

Alma Mater Studiorum - Università di Bologna
Dottorato di Ricerca in Architettura
Scuola di Dottorato in Ingegneria Civile ed Architettura
XXVII Ciclo di Dottorato

Le Havre

Forme e caratteri dello spazio urbano nel progetto di Auguste Perret

Presentata da: Antonio Nitti

Coordinatore Dottorato: prof. Annalisa Trentin

Relatore: prof. Gino Malacarne

Settore Concorsuale di afferenza: 08/D1

Settore Scientifico Disciplinare: ICAR/14

Esame finale anno 2015

LE HAVRE

Forme e caratteri dello spazio urbano nel progetto di
Auguste Perret

ABSTRACT

The subject of this study is the rebuilding project for the city center of Le Havre by Auguste Perret. Its purpose is the recognition of the idea of city at the basis of the project, for which we propose to investigate the meaning and constitutive grammar of its form.

The experience developed by Perret in the atlantic city seems to possess valid and communicable principles and to constitute a paradigm for the construction of the city of our time, evident in the definition of conformative relations with history on the one hand and nature on the other. An idea of city whose civic value seems to be achieved through a research aimed to determine the identity of its public places, and to pursue the quality of inhabiting in the relationship between them and the residence. The one of Le Havre is moreover a demonstration of how a compact urban form, clearly evocative of the historical city, could be defined starting from the relations established with the elements of physical geography, recognizing in this relationship a refoundational chance of the XIX^o century city. A city whose form appears as custodian of a secular civic value and at the same time as the reflection of the forms of the Earth.

The first part of the study wants to place the Perret's project within that research on urban form conducted by the architect since the beginning of his career, investigating the relationship with that wider culture of construction of the city, specifically in the French context since the ending of XIX^o century.

The second part of the research deals with the idea of city that defines the form of the project, investigating its relationship with nature on the one hand and history on the other. We propose an interpretation of the forms of physical geography the cliff of Bec-de-Caux, the coastline of Atlantic Ocean and the Seine estuary, which characterize the place where the city is located. It seems possible to affirm that the *tabula rasa* with which Perret was confronted in the aftermath of the bombing that between 4 and 5 September 1944 razed the urban center of the city Atlantic made dramatically evident the formal value of those elements of physical geography, and has determined the re-establishment of a city that has defined its settlement principles in

relation to the morphological ones of the territory.

In an even deeper way, in these geographical elements and in their mutual relations seems to be recognizable the very identity of the place, a sort of *genius loci* which formed the spirit of the city, translated in the forms of its architecture, and more specific in what could be described as an analogue city. The urban form is ordered through a variety of monumental sites, located at the key points of the city, some of which already existing in prewar Le Havre, but re-established within the Perret's project, others absent in its earlier phases of development of the historical Le Havre, and built *ex nihilo* under a principle of coherence and completeness of form. These places seem clearly to evoke a wider urban memory inside which are composed together fragments of the extraordinary paradigm of that Paris built and imagined through the experiences and reflections of the *Places Royales* by Mansart, Gabriel and Patte, the gardens and parks by Le Nôtre, the streets and boulevards by Percier, Fontaine and Haussmann and finally the foreshadowing of a towered city of the future by Hénard.

In this experience is very significant the choice of ordering the urban form through the relationship between its monumental sites, which seems to be symptomatic of the recognition of the complexity inherent to the contemporary city, achieved not only and not simply by virtue of its increased size, but rather by establishing new relationships between finished and internal spaces of the city and endless and external those of nature. The order that underlies the form of Le Havre is defined therefore not so much by the need to control the physical fact of its real dimension, as with the desire to represent a variety of relationships. In its collective and monumental places, the city recognizes a formal value and chooses to represent itself in front of those great elements of physical geography that constitute the identity of the place where it is located. Places, the monumental ones of Le Havre, which therefore no longer define themselves as exclusively internal to the urban form, but which are placed, as in part the Late Baroque French experience had expressed, where city and nature meet themselves, where the civic world of the first is defined not as opposed to the second, but open, synthetic, composed of different and interacting elements. Therefore it seems possible to say that the public spaces of the atlantic city recognize and translate in the form of the Place de l'Hôtel de Ville the steep slopes of the cliff of Bec-de-Caux, in the Porte Océane the distant horizon of the ocean, and in the Front-de-mer Sud the other bank of the Seine estuary.

The third part of the study considers each of three monumental places which constitute the urban form. The foundational relationship with physical geography seems to be achieved also by establishing an appropriate grammar of urban form, whose significance is based on the recognition of two different characters of the space: on the assumption, at the same time, of the value of the enclosed space and the value of the open space. On one hand, this grammar, in a clear reference to the paradigmatic forms of the street and the square, still defined through the construction of a limit that qualifies them as internal, seems to pursue the character of urbanity and evoke the spatial density of the historical city, as recognizing still in the internity of its public spaces their civic and identitarian value. On the other hand these places acquire a completely new character compared to the experience of history. Their extraordinary spatial expansion, the definition of disjunctive grammars for the construction of a margin that surrounds them while opening, and the use of typological variation, bars to locate streets, squares and residential courtyards, and towers to declare the exceptionality of the place and to build relationships in urban and territorial scale, seem to express their desire to establish a significant relationship between the interior spaces of the city and those open and vast of the nature.

This reflection on the urban space invests finally the construction of the block, to which is still attributed the possibility of being the constitutive syntagm of urban form, not without a necessary refoundation of its form and meaning. In the form of these blocks, in fact, seems to be recognizable the identification of a 'measure' of higher order and complexity than the one defined by the urban block in its historical form. This is necessary to express 'organically' the system of relations between the vastness of civic space and the contraction of residential ones. These blocks are conformed in such a way as to define a 'unitary system' which at the same time assumes the scale of the space of the square, but is able to contemplate internally the residential spaces of courts and those of streets that cross it and relate its 'internity' to the public space of the city. So the typological variation of its constituent parts, bars and towers, as well as being evocative of the complexity of the historical city, assumes a necessary role in order to make intelligible this kind of relations.

Finally, the fourth part is based on the recognition of the expressive possibilities of the construction in the definition of the identity and character of urban space and building types. It seems possible to say

that the character of the construction and its elements, when connoted as forms of architecture, define the identity and character of the building types and urban space. It is in relation to the expressiveness of the construction, in fact, that it seems possible to understand the ordonnances characterizing the gravity of the Place de l'Hôtel de Ville, the closure of the Porte Océane, the opening and the domesticity of the Front-de-mer Sud.

INDICE

INTRODUZIONE	p. XIV
PARTE I. L'IDEA DI CITTÀ	p. 1
I.1. 'Le cattedrali della città moderna': dall' <i>immeuble</i> al 25 ^{bis} di Rue Franklin alle <i>Villes-Tours</i>	p. 3
I.2. 'Il paesaggio interiore dell'architettura': dai progetti per Parigi alla Place Alphonse-Fiquet ad Amiens	p. 19
PARTE II. LA FORMA URBANA	p. 33
II.1. La situazione geografica	p. 36
II.2. Dalla fondazione del porto alla <i>tabula rasa</i>	p. 37
II.3. La ricerca dell'ordine: i progetti dell' <i>Atelier de Reconstruction de la Ville du Havre</i>	
II.4. La grande città come insieme di luoghi monumentali	p. 57
PARTE III. LO SPAZIO COLLETTIVO	p. 69
III.1. Place de l'Hôtel de Ville	
III.1.1. La piazza e le corti	p. 81
III.1.2. La torre e il recinto	p. 89
III.2. Porte Océane	
III.2.1. L' 'internità dell'esterno'	p. 91
III.2.2. La torre e il basamento	p. 97
III.3. Front-de-mer Sud	
III.3.1. La costruzione del limite	p. 99
III.3.2. La torre e il <i>redent</i>	p. 104

PARTE IV. L'ORDONNANCE	p. 107
IV.1. Place de l'Hôtel de Ville: il peristilio	p. 116
IV.2. Porte Océane: la cortina parastata	p. 119
IV.3. Front-de-mer Sud: la peristasi	p. 120
CONCLUSIONI	p. 125
BIBLIOGRAFIA	p. 129

ELENCO TAVOLE

Tav_SM.01	Senna Marittima. Cartografia della valle della Senna.	Scala 1:125.000
Tav_SM.02	Senna Marittima. Cartografia dell'estuario della Senna.	Scala 1:50.000
Tav_LH.01	Le Havre. Fasi storiche: 1517.	Scala 1:20.000
	Le Havre. Fasi storiche: 1541.	Scala 1:20.000
	Le Havre. Fasi storiche: 1752.	Scala 1:20.000
	Le Havre. Fasi storiche: 1870.	Scala 1:20.000
Tav_LH.02	Le Havre. Planivolumetrico. Progetto del 06/02/1946.	Scala 1:10.000
Tav_LH.03	Le Havre. Planivolumetrico. Variante 1.	Scala 1:10.000
Tav_LH.04	Le Havre. Planivolumetrico. Variante 2.	Scala 1:10.000
Tav_LH.05	Le Havre. Planivolumetrico. Progetto definitivo.	Scala 1:10.000
Tav_LH.06	Le Havre. Genesi della forma urbana.	Scala 1:20.000
Tav_LH.07	Le Havre. Struttura della forma urbana.	Scala 1:10.000
Tav_LH.08	Le Havre. L'edificio a torre nella forma urbana.	Scala 1:10.000
Tav_LH.09	Le Havre. Prospetti.	Scala 1:2000
	Le Havre. Sezioni.	Scala 1:2000
Tav_LH.10	Le Havre. Veduta prospettica della città.	
Tav_PHdV.01	Place de l'Hôtel de Ville. Planivolumetrico.	Scala 1:1000
Tav_PHdV.02	Place de l'Hôtel de Ville. Prospetti e sezioni.	Scala 1:1000
	Place de l'Hôtel de Ville. Prospetti e sezioni.	Scala 1:1000
Tav_PHdV.03	Place de l'Hôtel de Ville. Prospettiva.	
Tav_PHdV.04	Place de l'Hôtel de Ville. Isolato urbano. Pianta P. Terra.	Scala 1:500
	Place de l'Hôtel de Ville. Isolato urbano. Pianta P. Tipo.	Scala 1:500
	Place de l'Hôtel de Ville. Isolato urbano. Pianta Torri.	Scala 1:500
Tav_PHdV.05	Place de l'Hôtel de Ville. Isolato urbano. Prospetti.	Scala 1:500
	Place de l'Hôtel de Ville. Isolato urbano. Prospetti e sezioni.	Scala 1:500
Tav_PHdV.06	Place de l'Hôtel de Ville. Isolato urbano. Prospettiva.	

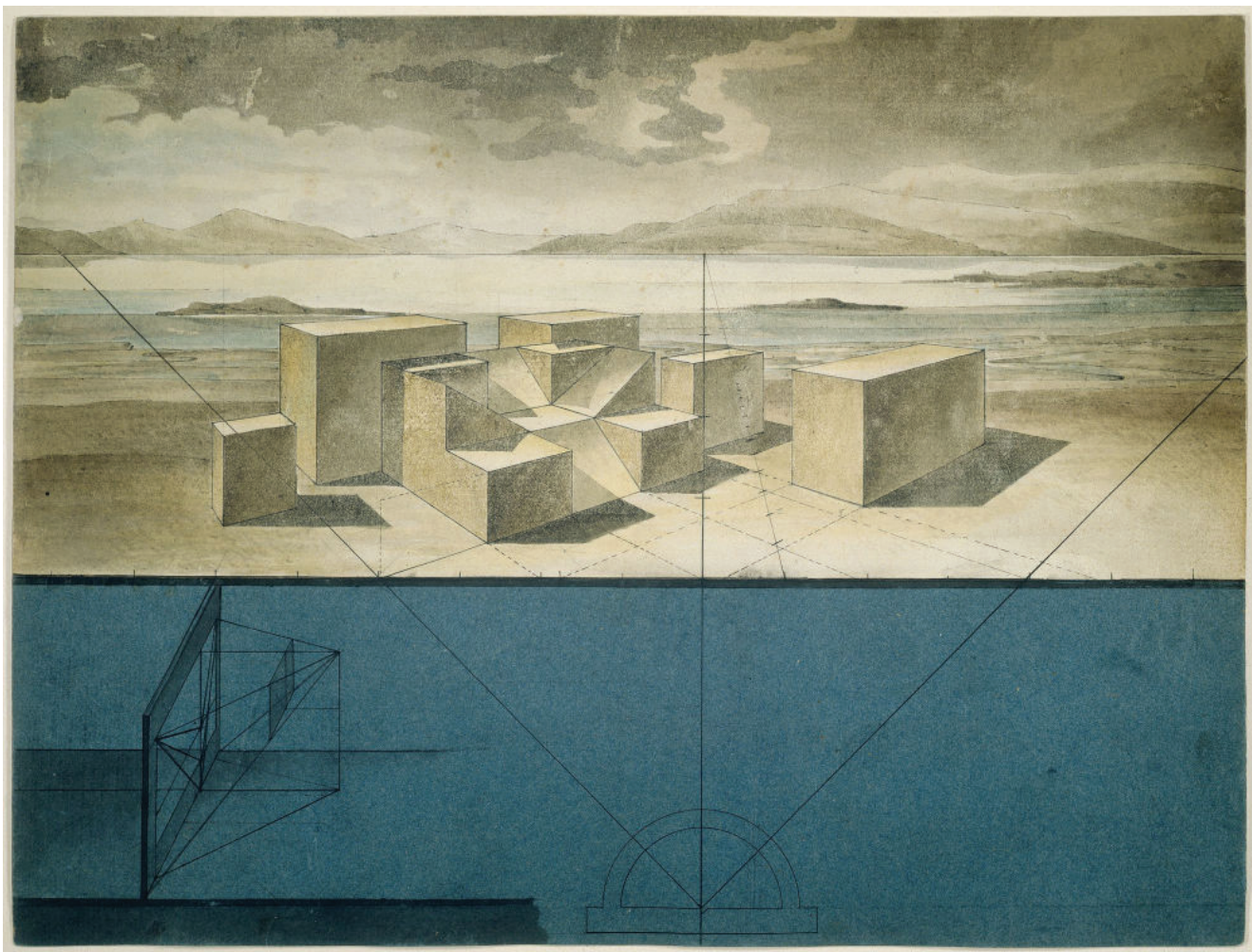
Tav_PO.01	Porte Océane. Planivolumetrico.	Scala 1:1000
Tav_PO.02	Porte Océane. Prospetti e sezioni.	Scala 1:1000
Tav_PO.03	Porte Océane. Prospettiva.	
Tav_PO.04	Porte Océane. Isolato urbano. Pianta P. Terra.	Scala 1:500
	Porte Océane. Isolato urbano. Pianta P. Tipo.	Scala 1:500
	Porte Océane. Isolato urbano. Pianta Torri.	Scala 1:500
Tav_PO.05	Porte Océane. Isolato urbano. Prospetti.	Scala 1:500
Tav_PO.06	Porte Océane. Isolato urbano. Prospettiva.	
Tav_FdmS.01	Front-de-mer Sud. Planivolumetrico.	Scala 1:1000
Tav_FdmS.02	Front-de-mer Sud. Prospetti.	Scala 1:1000
Tav_FdmS.03	Front-de-mer Sud. Prospettiva.	
Tav_FdmS.04	Front-de-mer Sud. Isolato urbano. Pianta P. Terra.	Scala 1:500
	Front-de-mer Sud. Isolato urbano. Pianta P. Tipo.	Scala 1:500
	Front-de-mer Sud. Isolato urbano. Pianta Torri.	Scala 1:500
Tav_FdmS.05	Front-de-mer Sud. Isolato urbano. Prospetti.	Scala 1:500
	Front-de-mer Sud. Isolato urbano. Prospetti e sezioni.	Scala 1:500
Tav_FdmS.06	Front-de-mer Sud. Isolato urbano. Prospettiva.	
Tav_PHdV.07	Place de l'Hôtel de Ville. <i>Ordonnances architecturales.</i>	Scala 1:200
Tav_PO.07	Porte Océane. <i>Ordonnances architecturales.</i>	Scala 1:200
Tav_FdmS.07	Front-de-mer Sud. <i>Ordonnances architecturales.</i>	Scala 1:200

ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI

AMVH	Archives Municipales de la Ville du Havre.
AIFA	Centre d'archives d'architecture du XX ^e siècle. Cité de l'architecture et du patrimoine, Institut français d'architecture.
BNF	Bibliothèque Nationale de France.
KBSM	Kunstabibliothek. Berlin Staatliche Museen.
MO	Musée d'Orsay.

Eupalino magnificamente mi dipinse le costruzioni gigantesche che si trovano nei porti. Esse avanzano nel mare; i bracci, d'un biancore assoluto e crudo, circoscrivono bacini assopiti e, custodendone la calma, li conservano sicuri al rigurgito delle galee riparate dalle scogliere irte e dalle dighe fragorose. Sull'estrema schiuma dei moli, l'alte torri ove si veglia mentre la fiamma delle pigne danza e crepita alle notti impenetrabili, segnano le strade equoree. Osare simili lavori vale come sfidare Nettuno. Bisogna gettare montagne a carrate nelle acque che si vogliono chiudere; e con grezzo brecciame strappato alle viscere della terra opporsi alla mobile profondità del mare, e opporsi agli urti delle cavallerie monotone, che il vento sospinge e valica... Questi porti, diceva il mio amico, questi vasti porti che chiarezza per lo spirito; come si svolgono, e come discendono verso il loro destino! Ma le meraviglie proprie del mare, e la statuaria causale delle rive, sono liberalmente offerte all'architetto dagli dei. Tutto cospira all'effetto che sulle anime producono questi nobili stabilimenti seminaturali; la presenza dell'orizzonte puro, la nascita e il disparire d'una vela, l'emozione del distacco da terra, l'inizio dei perigli, la soglia sfavillante delle contrade sconosciute; e la medesima avidità degli uomini, subito pronta a mutarsi in timore superstizioso non appena essi le cedono e mettono piede sullo scafo... Sono, invero, teatri mirabili, e giudichiamo più alte soltanto le opere d'arte.

P. Valery, Eupalino o l'architetto.



Friedrich Gilly. *Perspektivisches Studienblatt*, 1798-99 (Fonte KBSM).

INTRODUZIONE

È l'immagine di una città, o meglio dei vasti bacini di una città portuale, quella che si impressiona con vividezza dalle parole di Valéry scritte nel 1921, e che vent'anni dopo la stesura di quelle righe, solo apparentemente frutto di una fatalità, sembrerà inverarsi nella ricostruzione di Le Havre ad opera di Auguste Perret. Dal cumulo di macerie a cui era stata ridotta nel settembre 1944 la città di François I^{er}, fondata quattro secoli prima come 'soglia sfavillante delle contrade sconosciute' di quel Nuovo Mondo allora appena scoperto, riemersero infatti drammaticamente, dinanzi agli occhi del maestro parigino, le 'irte scogliere', i 'bacini assopiti' e l'orizzonte puro del mare evocati dall'amico poeta. Di fronte alla smisurata ampiezza dell'Oceano trovarono forma quelle 'alte torri' che segnano le sue rotte e che costituiscono, con le 'meraviglie proprie del mare' e la 'statuaria casuale delle rive', la scena di quel teatro mirabile nel quale continua a rappresentarsi 'l'emozione del distacco da terra'. È un'analogia non casuale quella che lega la città descritta da Eupalino a quella costruita da Perret, entrambe frutto di una relazione dialogica tra cultura e natura, parti distinte e complementari di una stessa realtà, come i solidi geometrici dinanzi al mare e alle montagne nel disegno di Gilly, laddove la prima «altro non è che il modo specifico con cui l'essere umano cerca un rapporto con la seconda, attraverso l'uso di artifici che mutano nel corso della storia»¹.

Relazione, quella appena enunciata, che costituisce lo sfondo dinanzi al quale si colloca questo studio, il cui oggetto è dunque il progetto di ricostruzione, o meglio, di «vera e propria creazione *ex novo*»² del centro urbano di Le Havre ad opera di Auguste Perret. Nello specifico, il presente lavoro assume come centrale il riconoscimento di quell'idea di città posta a fondamento del progetto e si propone di indagare il senso e le grammatiche costitutive della sua forma.

Ci si intende infatti situare, con questo studio, all'interno della più ampia ricerca sulla costruzione della città contemporanea da quel

¹ MARTI ARIS 2005, p. 53.

² POLESSELLO, *et al.* 1960, p. 45.

punto di vista che guarda prevalentemente alla sua forma e al suo significato. Ricerca, quella per la città del nostro tempo, che è ancora necessaria a fronte di quella condizione, diffusa nella maggioranza delle espansioni urbane a noi contemporanee, in cui la dispersione illimitata della città negli spazi aperti del territorio periurbano manifesta con chiarezza la mancata definizione di una compiuta idea di forma, lasciando ancora aperte ed irrisolte le questioni fondative del progetto della città. Per questa ragione si ritiene necessario il riconoscimento di quelle esperienze che possano aver assunto un valore paradigmatico nella definizione della forma urbana e dei suoi principii insediativi, di quelle esperienze il cui studio possa consentire la definizione di una possibile idea per la città del nostro tempo, e di cercare di chiarire, per questa, le sue relazioni conformative con la storia da un lato e la natura dall'altro.

Pur rappresentando un'esperienza per certi aspetti irripetibile, quella condotta da Perret nella città atlantica sembra infatti possedere dei principi validi e trasmissibili e costituire un paradigma possibile per la costruzione della città, evidente nella definizione di relazioni dotate di significato con la storia e la natura; un'idea di città il cui valore civile sembra essere conseguito attraverso una ricerca volta a determinare l'identità dei suoi luoghi collettivi, e a perseguire la qualità dell'abitare nel rapporto tra questi e la residenza.

L'ipotesi all'origine della presente ricerca è che l'esperienza di Le Havre costituisca una dimostrazione di come una forma chiaramente compatta ed evocativa dell'urbanità della città storica possa definirsi a partire dalle relazioni stabilite con la natura, nello specifico con quegli elementi della geografia fisica che caratterizzano il luogo nel quale questa si colloca, riconoscendo in questo duplice rapporto la possibilità rifondativa della città ottocentesca, che costituisce una questione ancora aperta. Nei suoi luoghi collettivi e monumentali, che analogicamente rimandano a una cultura dell'abitare che affonda le proprie radici nella più generale esperienza della costruzione della città francese, i cui spazi e le cui architetture vengono costantemente trasfigurati in relazione alle istanze del tempo e del luogo nel quale queste si ricollocano, la città riconosce infatti un valore formale e rappresenta il proprio mondo civico dinanzi a quegli elementi della geografia fisica nelle quali il progetto di Perret riconosce l'identità del luogo. Le forme e il carattere dell'architettura si costituiscono dunque come la traduzione, intelleggibile perché collocata nel solco della tradizione, dell'identità e del carattere delle forme della geografia fisica, le cui relazioni

reciproche, descritte attraverso la forma della città e dei suoi spazi, costituiscono la «radice etimologica»³ dei suoi fatti urbani.

Stato dell'arte

Il tema in questione è stato già parzialmente presentato ed indagato, secondo letture e giudizi dagli esiti differenti, tanto negli anni a cavallo tra il concepimento del progetto e la sua realizzazione nel ventennio tra la fine della Seconda Guerra Mondiale e la metà degli anni '60, quanto, ad eccezione di qualche contributo isolato, negli anni immediatamente precedenti all'iscrizione del centro urbano nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità dell'UNESCO, avvenuta nel 2004. All'interno del vasto ed eterogeneo *corpus* dei contributi finora succedutisi, alcune di queste riflessioni acquisiscono un particolare significato in relazione agli obiettivi di questo studio. La loro lettura comparativa e l'isolamento di alcuni punti significativi ha consentito non semplicemente la ricostruzione di un quadro descrittivo dell'eterogeneità delle letture critiche fin qui svolte, quanto l'individuazione delle questioni fondative per la ricerca. È in relazione a queste, infatti, che il presente lavoro ha scelto di collocarsi assumendo come proprie o opponendosi alle considerazioni che attorno vi si sono coagulate.

Al di là dei numerosi articoli apparsi sulle riviste specializzate dell'epoca, tra tutte *Techniques et Architecture* e *L'Architecture d'Aujourd'hui*, che presentarono il progetto di Perret all'interno di una rassegna per quanto possibile esaustiva delle differenti esperienze della ricostruzione in Francia, sembra essere particolarmente significativo, in rapporto a questo lavoro, il dibattito sviluppatosi in Italia fin dall'inizio degli anni '50. I primi di questi contributi, in particolare, sembrano strutturarsi all'interno di una più ampia riflessione volta a operare un bilancio critico dell'intera ricerca di Perret, in relazione al quale rientra anche la lettura e il giudizio sul progetto per Le Havre.

Esemplificativo, tra tutti, è il contributo di Bruno Zevi, che per primo sistematizzò l'opera complessiva del maestro parigino e definì una chiave interpretativa destinata a informare molte delle riflessioni sviluppate negli anni immediatamente successivi. La lettura fornita da Zevi per prima ricondusse infatti la produzione perrettiana alla traiettoria di una parabola, oltre il cui punto di flesso vi era un declino verso un «ne-

³ MARTI ARIS 2005, p. 56.

oclassicismo stilizzato e compromissorio»⁴ culminante nella «muta»⁵ immagine della nuova Le Havre, i cui lavori apparivano «particolarmente criticabili per il loro tradizionalistico impianto, per la monotonia dei blocchi uniformemente ripetibili, per la serie di finte finestre che completano “l’ordine”»⁶.

La scomparsa dello stesso Perret nel febbraio 1954 contribuì ad alimentare un dibattito al cui interno una serie di riflessioni eterogenee guardarono tanto all’opera complessiva dell’architetto francese quanto ad alcune sue esperienze specifiche. In questo contesto emerge, relativamente e a partire dalla ricostruzione di Le Havre, allora in corso, lo strutturarsi di due punti di vista sostanzialmente antitetici, volti più in generale al riconoscimento o meno di una possibile idea di città soggiacente all’esperienza perrettiana.

All’interno del primo rientrano, continuando a collocarsi all’interno di quel solco interpretativo chiaramente definito da Zevi, anche le riflessioni sviluppate da Ernesto Nathan Rogers, cui va riconosciuto il merito della prima monografia italiana sull’opera di Perret. La lettura di Rogers infatti, affrontando l’intero sviluppo dell’opera dell’architetto francese, individuava nella chiesa di Notre Dame du Raincy il punto apicale della ricerca di Perret, oltre il quale era possibile semplicemente rintracciare «una specie di neo classico del proprio stile»⁷, che con la ricostruzione di Le Havre «diventa una stanca maniera nella realtà di fatto»⁸. Al di là di quelli che vengono descritti come una plausibile «intrinseca impossibilità di sviluppo delle teorie di Perret»⁹ o come «limiti fisiologici e psicologici della vita di un uomo che, anche se vigoroso, non riesce sempre a mantenere il massimo delle tensioni raggiunte»¹⁰, quello che sembra maggiormente significativo, da parte di Rogers, è il misconoscimento di una qualsiasi idea di città, mai affinata nel corso della ricerca perrettiana, che possa aver sostenuto e conformato l’esperienza havrese. Secondo la sua lettura, infatti:

L’aver puntualizzato tutta la sua attenzione sul fatto costruttivo, lo ha allontanato dai più vibranti interessi umani che il mezzo del costruire deve avere come fine. Sintomatico è il suo disinteresse (o il suo interesse del tutto tangenziale) per l’arredamento, da

⁴ Zevi 1950, p.81.

⁵ *Ibidem*, p. 81.

⁶ Zevi 1954, p.43.

⁷ NATHAN ROGERS 1955, p. 46.

⁸ *Ibidem*, p. 42.

⁹ *Ibidem*, p. 43.

¹⁰ *Ibidem*, p. 43.

un lato, e per l'urbanistica dall'altro che sono le estreme polarità dell'attività d'un architetto moderno¹¹.

Una lettura in parte analoga, seppur meno profonda, fu quella suggerita da Leonardo Benevolo qualche anno dopo, il quale affermava che:

Questa grande esperienza ha mostrato i vantaggi ma anche i limiti del pensiero di Perret e il suo distacco dai problemi urbanistici moderni. Egli non possiede una metodologia urbanistica [...]; per grande che sia il campo, vede sempre il suo tema come un progetto di architettura, dove l'insieme è regolato dagli stessi criteri di simmetria, di ordine e di proporzione che valgono per le singole parti¹².

Il secondo punto di vista, sostanzialmente antitetico rispetto al primo, è invece costituito da alcune brevi ma acute riflessioni, maturate verso la fine degli anni '50 in seno alla redazione di Casabella-Continuità e fondative per la presente ricerca. Queste infatti rifiutarono più o meno esplicitamente la lettura fino ad allora largamente condivisa di una parabola all'interno dell'opera perrettiana, ma soprattutto, in virtù di una più generale riabilitazione della sua produzione tarda, definirono un proprio punto di vista sulla ricostruzione di Le Havre, riconoscendo in questo progetto l'espressione di una chiara idea di città.

Particolarmente significative sono le considerazioni sviluppate da Vittorio Gregotti, che nell'estate del 1948 aveva trascorso un breve periodo all'interno dell'atelier di Perret in Rue Raynouard a Parigi. Egli definì infatti una prospettiva evolutiva della ricerca del maestro parigino che consentì di riconoscere nella ricostruzione di Le Havre «l'ultima sua opera che conduce alle proprie rigorose conseguenze un metodo nell'affrontare i problemi dell'architettura che egli ha coerentemente sviluppato lungo tutta la sua attività»¹³. Più nello specifico, il contributo di Gregotti ebbe soprattutto il merito, rispetto agli altri, di aver introdotto una serie di questioni che proposero una lettura sostanzialmente inedita del progetto per la città atlantica. Nel progetto per Le Havre veniva infatti riconosciuta, per la prima volta, l'espressione di una convincente idea di città, la cui definizione sembra essere conseguita grazie a quella «continuità che riusciamo a leggere tra urbanistica ed

¹¹ *Ibidem*, p. 43.

¹² BENEVOLO 1960, p. 781.

¹³ GREGOTTI 1957, p. 51.

architettura»¹⁴, non appieno riconosciuta da Rogers e nella quale la riflessione di Benevolo vedeva, al contrario, gli stessi limiti dell'esperienza havrese. La validità del progetto perretiano sembra inoltre essere individuata, nel contributo di Gregotti, grazie a una chiave di lettura che focalizza la questione sul «carattere specifico della città»¹⁵ e sulla sua traduzione attraverso le forme dell'architettura, articolando dunque una riflessione che suggerisce la necessità di definirne l'essenza e cogliere una relazione con le forme specifiche del progetto.

Convergente sulle medesime questioni era anche il contributo di Gianugo Polesello, Aldo Rossi e Francesco Tentori, che riconobbero nel progetto per Le Havre «una dimostrazione di come la città moderna possa configurarsi [...] non dissociando mai il piano urbanistico da quello architettonico»¹⁶. Anche in questa riflessione sembra essere chiaro che la validità del progetto di Perret risieda nella «comprensione della città»¹⁷ nella quale egli opera, che, ancora una volta, si rende manifesta nella relazione che le sue architetture stabiliscono col luogo nel quale sorgono, attraverso il riconoscimento e il loro adeguamento a quello che si potrebbe definire come una sorta di *genius loci*. Scrivono i tre autori:

Dove affondano le loro radici queste architetture se non nello spirito stesso della città? L'architettura di Perret possiede una validità che è più forte del valore estetico, perché essa aderisce e interpreta lo sviluppo della città, perché è urbanisticamente valida¹⁸.

Il merito di questi contributi, a partire da quello di Rogers fino a quello di Polesello, Rossi e Tentori, sembra essere dunque quello di aver definito, e in un certo senso suggerito alla ricerca, i limiti di un orizzonte problematico centrato innanzitutto sulla possibilità o meno di riconoscere il progetto per Le Havre come espressione concreta di una più generale idea di città. Gli ultimi due in particolare introducono, attraverso le questioni del 'carattere' e dello 'spirito della città', e nelle modalità con cui le forme della città, dei suoi spazi e delle sue architetture ne descrivono l'identità, delle questioni che hanno orientato il presente studio in maniera determinante.

¹⁴ *Ibidem*, p. 51.

¹⁵ *Ibidem*, p. 51.

¹⁶ POLESSELLO, *et al.* 1960, p. 45.

¹⁷ *Ibidem*, p. 46.

¹⁸ *Ibidem*, p. 46.

Più distante nel tempo, e sostanzialmente isolata rispetto a un qualsiasi dibattito, la riflessione di Manfredo Tafuri e Francesco Dal Co sembra aver ripreso e fissato i contributi di Gregotti, Polesello, Rossi e Tentori, tanto nella riproposizione di quella lettura evolutiva della ricerca perrettiana, che «dal 1944 alla sua morte (1954) è indubbiamente la testimonianza di un evolversi del tutto coerente con le proprie premesse»¹⁹, quanto nel riconoscimento di quella «inesistenza di soluzioni di continuità fra architettura e urbanistica»²⁰. Il contributo di Tafuri e Dal Co si focalizza anche sulla questione del linguaggio, che nelle critiche di Zevi e Rogers costituiva la chiave interpretativa, nonché il fattore penalizzante, del progetto per Le Havre. Essi affermano infatti che:

L'equilibrio fra accademismo tecnologico e accademismo formale, raggiunto da Perret negli anni '30 preserva il metodo neocartesiano del maestro francese da ogni sbandamento soggettivo. Esattamente tale sicurezza fondata su un'olimpicità fuori dal tempo, su un *esprit de geometrie* che finge – e finge solamente – di radicarsi in ragionamenti tecnologici, permette al linguaggio perrettiano di affrontare, come unitario monumento ideale al proprio sogno di nuova classicità, il piano di ricostruzione di Le Havre (1944-1954), il cui centro era stato praticamente raso al suolo nel corso del conflitto mondiale. Alla testa di una vasta *équipe* perfettamente organizzata, Perret ha così modo di ampliare alla dimensione urbana la sua *langue* fatta di *paroles*, senza tempo, “non consumabile”²¹.

Pur se riabilitativa in maniera determinante per le ricerche successive, questa lettura sembra però ricorrere ancora a categorie valide ma comunque non fondative rispetto al progetto urbano, cadendo probabilmente nell'equivoco di voler precipitosamente ricondurre a una questione di linguaggio la ricostruzione della città da parte del maestro parigino. Pur se chiaramente non inteso come momento primo nella definizione della forma, questo studio riconosce innegabilmente il valore del linguaggio della costruzione nel progetto per Le Havre, inteso non tanto come un dato imposto aprioristicamente rispetto alla definizione della forma urbana, quanto come mezzo espressivo necessario per rendere intelleggibile l'identità e il carattere dello spazio urbano.

¹⁹ TAFURI, DAL CO 1976, p. 336.

²⁰ *Ibidem*, p. 336.

²¹ *Ibidem*, p. 336.

Dopo un periodo di sostanziale sospensione di ogni contributo critico, le letture sviluppate a cavallo degli anni '90 hanno focalizzato esplicitamente il proprio interesse sul rapporto tra il progetto di Perret e l'eredità della storia in generale e la morfologia storica di Le Havre nello specifico. Queste hanno infatti reso evidenti da un lato le indubie relazioni stabilite con quella secolare cultura urbana che ha conformato quelle esperienze più propriamente francesi della costruzione della città, dall'altro il rapporto, complesso, che il progetto di Perret ha instaurato con la forma storica di Le Havre, per il quale si è proposta una sostanziale continuità formale o semantica.

Focalizzandosi sul secondo di questi rapporti, le riflessioni sviluppate da Joseph Abram hanno ricondotto la relazione tra l'impianto urbano proposto da Perret e la morfologia storica della città, più che a un'effettiva volontà progettuale, all'interno di una logica compromissoria, a causa della quale il progetto di ricostruzione, «troppo rispettoso della storia, e troppo aperto ai compromessi, non ha saputo ricreare una città coerente»²². Questo contributo inoltre, analogamente all'interpretazione di Tafuri e Dal Co, ha affrontato il problema della forma della città come subordinato a una questione linguistica, interpretando «lo spazio urbano [...] concepito come disponibile ad accogliere edifici compatibili in quanto prodotti da una tendenza che ha già largamente sperimentato le sue tipologie e il suo linguaggio»²³. La lettura di Abram non si discosta dunque da molte di quelle che la hanno preceduta nel momento in cui affronta la fondazione della forma urbana ricorrendo alle categorie di quel 'classicismo strutturale' col quale era stata già affrontata la lettura compositiva della produzione architettonica di Perret. Egli infatti afferma che:

Oltre una certa scala, Perret fa scattare il progetto in diversi elementi identificabili che si articolano intorno allo spazio vuoto che egli rende monumentale. Anche quando tende alla massima scala [...], si basa sulla città già esistente che tenta di completare, di contenere o di risistemare. Certo la tabula rasa di Le Havre impediva questo tipo d'intervento e richiedeva una metodologia che a Perret non era ancora familiare. Significa forse che l'*équipe* Perret affronta Le Havre senza alcuna problematica urbanistica? Non lo pensiamo. Ci sembra tuttavia che questa problematica fosse estranea al classicismo strutturale e che

²² ABRAM 1990, p. 124.

²³ *Ibidem*, p. 116.

si sia imposta dall'esterno senza controllo, lasciando la porta aperta a tutti i compromessi²⁴.

Il contributo di Giovanni Fanelli e Roberto Gargiani ha proposto una lettura in parte analoga a quella già fornita da Abram, in special modo per quanto riguarda quei rapporti con gli organi ministeriali istituiti in occasione della Seconde Reconstruction, in relazione ai quali sono stati chiariti gli esiti formali del progetto, i cui limiti «che spesso la storiografia ha interpretato come incapacità di prefigurare le problematiche del futuro urbanistico della città, sono quindi da valutare nel contesto della dinamica di complessi rapporti delle forze in gioco, e in definitiva sono condizionati e definiti dal Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme»²⁵. A differenza di quella di Abram però, la lettura di Gargiani ha impostato in modo differente la relazione tra la forma storica di Le Havre e il progetto di Perret, individuando il principio fondativo del progetto nella volontà di recuperare la memoria della forma urbana. Egli infatti sostiene che: «l'intenzione di salvaguardare l'identità di Le Havre gli suggerisce di riproporre le sequenze spaziali di viali e di piazze della città distrutta»²⁶, e in particolare:

Il sistema urbano ottocentesco formato da Place de l'Hôtel de Ville, avenue Foch, Porte Océane è riproposto in una calcolata sequenza spaziale di piazze, di viali, di quinte edilizie, di complessi architettonici monumentali [...] La realizzazione della nuova Le Havre è una delle rare esperienze, nel panorama della ricostruzione delle città europee, ad aver riproposto come centrale il problema dell'architettura e dell'urbanistica in termini di continuità tra morfologia storica e progetto²⁷.

Oltre questa specifica analogia, il contributo di Gargiani ha il merito di aprirne una altrettanto significativa con una ben più ampia famiglia spirituale all'interno della quale si collocano le esperienze delle città francesi barocche e neoclassiche, al di sopra delle quali si delinea chiaramente «la forza dell'esempio di Parigi, la sua città»²⁸. Ben più che le relazioni particolari stabilite con la forma storica di Le Havre, sono infatti queste relazioni generali a chiarire la necessità di orientare lo studio nell'individuazione di quei capisaldi di una più generale storia

²⁴ *Ibidem*, p. 116.

²⁵ GARGIANI 1993, p. 259.

²⁶ *Ibidem*, p. 268.

²⁷ GARGIANI 1991, p. 155.

²⁸ GARGIANI 1993, p. 218.

urbana a partire dai quali sembra essersi definita la forma specifica di Le Havre. Lungi infatti dal semplice scopo di definire un rapporto genealogico tra le forme, il confronto con questi paradigmi e la comprensione delle loro analogie chiaramente non formali ma semantiche, sembra essere lo strumento privilegiato per consentire il riconoscimento della permanenza e della declinazione di un'idea di città di fronte alla variazione delle sue forme.

In parte differente, rispetto a queste ultime, è la relazione individuata da Benedetto Gravagnuolo tra la forma storica della città atlantica e la sua rifondazione. Il suo punto di vista infatti, assunto dalla ricerca, sposta la lettura del progetto dalla riproposizione degli spazi della città distrutta alla ricomposizione del senso sotteso alle sue forme. Nella sua riflessione si sostiene infatti che:

L'anziano maestro imposta il disegno della ricostruzione su un'idea chiara e solo in apparenza semplice: ricomporre il senso urbano della città storica, razionalizzandone però l'impianto mediante una rifondazione²⁹.

Questi contributi manifestano dunque con evidenza la necessità di chiarire il rapporto, ma soprattutto le modalità con cui questo si svolge, che il progetto di Perret va a stabilire con l'eredità del passato, tanto quella specifica della storia della città atlantica, quanto quella più generale, che costituisce una più profonda origine delle sue forme.

In anni più recenti, dal panorama costituito da quelle riflessioni che si sono sviluppate in concomitanza con l'iscrizione del centro urbano nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità dell'UNESCO, sono scaturite una serie di questioni che hanno riaffrontato a scala urbana il progetto per Le Havre, riproponendo la necessità di indagare l'idea di città che ne ha determinato la forma.

Un secondo contributo di Abram ha infatti riproposto, in termini differenti rispetto al precedente, la questione del rapporto con l'eredità della storia, individuando la complessità e la validità del progetto, al di là di quei specifici compromessi già evidenziati, nella volontà di conciliare «l'urbanistica moderna e le tradizioni secolari della storia urbana»³⁰. Centro della sua tesi ed espressione tangibile di quest'idea è la ricerca sviluppata da Perret sull'isolato urbano, che «costituisce

²⁹ GRAVAGNUOLO 1991, p. 230.

³⁰ *Le Havre. La ville reconstruite par Auguste Perret. Proposition d'inscription du centre reconstruit du Havre sur la liste du patrimoine mondial*. Le Havre, 2003, p. 13.

una reinterpretazione dell'isolato storico attraverso le tipologie moderne dell'edificio "a torre" e di quello in "linea"»³¹, per il quale ne vengono indagate le grammatiche costitutive e il ruolo nella definizione dello spazio urbano. Egli infatti afferma che:

Gli "edifici a torre" e gli "edifici in linea" assumono il valore simbolico dell'isolato storico chiuso. Ma questo trasferimento non si traduce in una perdita di senso. Le corti interne, anche se aperte, sono identificabili come delle vere "corti". Le strade restano delle vere "strade". Le piazze restano vere "piazze" e non spazi verdi indifferenziati. Gli edifici si articolano gli uni con gli altri attraverso operazioni di composizione semplici (attraverso disposizione, giustapposizione). [...]. Gli isolati si differenziano su tutti i lati, non per forma, ma attraverso le relazioni che questi stabiliscono con gli elementi del tessuto urbano. [...]. Le strade si distinguono le une dalle altre, i *boulevards* dalle *avenues*, le piazze dalle *esplanades*, i *passages* dalle gallerie. L'interno semi-privato degli isolati si differenzia dall'esterno. Il prospetto anteriore si distingue da quello posteriore, quello trasversale da quello laterale. La città costruisce così, poco a poco, la propria complessità³².

Il valore di questa riflessione, in rapporto alla ricerca, è nell'aver proposto una lettura del progetto e il riconoscimento di un'idea di città che non va equivocata alla luce della consumata dicotomia tra tradizione e innovazione, ma che riconosce come necessaria e cerca di appropriarsi, rifondandola però in relazione alle necessità e nelle forme del proprio tempo, della complessità della città della storia.

Da ultimo, particolarmente significativo è un passaggio specifico di un più vasto contributo offerto da Jean-Louis Cohen, che sviluppando alcune considerazioni specifiche su alcuni progetti urbani parigini, ne ha descritto in maniera breve ma incisiva il loro rapporto con la forma naturale dei luoghi, quella orografica innanzitutto, sostenendo che:

Lui [Perret, n.d.T.] tiene anche conto della ricchezza del paesaggio delle pianure e delle colline, e acconsente rapidamente ad abbandonare l'indifferenza apparente delle sue idee iniziali sul suolo artificiale per ritrovare il contatto con la topografia parigina, della quale sa apprezzarne lo spettacolo³³.

³¹ *Ibidem*, p. 27.

³² *Ibidem*, p. 27.

³³ COHEN 2002, p. 221.

Sembra essere evidente, alla luce di questa considerazione, oltre che la necessità di indagare un aspetto finora trascurato della ricerca di Perret anche e soprattutto la definizione di un punto di vista e una chiave di lettura che sembrano essere particolarmente adeguati per un progetto, quale quello per Le Havre, laddove un'orografia fortemente caratterizzata sembra aver determinato i principii insediativi della forma urbana.

Al di là della condivisione di queste molteplici riflessioni nella loro totalità ed interezza, i contributi qui esposti rendono dunque possibile la sedimentazione di una serie di questioni che costituiscono i cardini di questo studio. Emerge infatti chiaramente, dalla loro lettura, la necessità di affrontare organicamente alcuni temi, quali la forma naturale del luogo e il suo possibile valore nella definizione di quella urbana; l'origine e il significato degli spazi pubblici della città; il valore del linguaggio della costruzione e la sua articolazione all'interno dell'ordonnance. Coerentemente al contributo che ci si è proposti di dare, lo studio si articola in parti, corrispondenti ciascuna ad ognuno di questi nuclei tematici, e dunque focalizzate sulla forma urbana nella sua interezza, allo scopo di identificarne i principii insediativi e la struttura formale; sullo spazio collettivo e sull'isolato urbano, per ciascuno dei tre luoghi monumentali di cui questa si compone: la Place de l'Hôtel de Ville, la Porte Océane e il Front-de-mer Sud, dei quali ci si propone di individuare l'origine, il ruolo e il significato all'interno della città, nonché di riconoscerne le sintassi e le grammatiche costitutive; sull'ordonnance architecturale, infine, per verificare una possibile corrispondenza tra il carattere della costruzione, quello del tipo edilizio, e quello dello spazio urbano, e ricondurre unitariamente il tutto all'interno di una organica descrizione di quell'idea di città fondamento del progetto per Le Havre.

Ipotesi e premesse della ricerca

Come circa 40 anni fa sottolineava Gregotti,

se la storia dell'architettura dei venti anni successivi al dispiegarsi della sua attività ha sviluppato solo alcuni di questi motivi, questo non implica che essi fossero i soli a determinare la sua architettura. Oggi noi possediamo saldamente l'eredità metodologica dell'insegnamento di Perret: ma un uso

progressivo di tale eredità è connesso alla capacità da parte nostra di intendere anche “gli altri motivi”; questi saranno per noi nuovi e diversi da quelli di Perret perché ci sono posti dal nostro mondo contemporaneo, tuttavia essi sono di fronte a noi proprio per venire accettati e compresi nella loro contraddittoria complessità³⁴.

L'ipotesi da cui dunque muove questo studio, che a questo proposito cerca di colmare una lacuna all'interno del panorama offerto dalle letture critiche fin qui svolte, è l'esistenza di un rapporto di reciprocità, nel progetto per Le Havre, tra la forma della città e quelle della geografia fisica che caratterizzano il luogo nel quale questa si colloca.

Le riflessioni critiche sviluppatesi attorno alla ricerca operata da Perret sulla città non hanno mai attribuito a questa relazione, salvo rare eccezioni, un ruolo centrale nella fondazione della forma delle sue architetture. Va comunque riconosciuto, a onor del vero, che la quasi totalità dei progetti sviluppati dall'architetto parigino si è sempre inserita in contesti fortemente urbanizzati, laddove i rapporti stabiliti con la forma delle città e delle sue architetture hanno assunto una preponderanza maggiore rispetto a quelli definiti con quella del suolo. È però innegabile, anche all'interno di questo orizzonte, che questa relazione abbia assunto il valore di un principio che ha conformato la scelta fondativa di quei progetti urbani che si sono inseriti in luoghi in cui la forma orografica si sia presentata come dotata di una certa ed evidente complessità.

Sembra infatti essere questo il principio che consente di riconoscere innanzitutto la scelte insediative di quei progetti per le Villes-Tours, pensate, volta per volta, in relazione alle differenti condizioni che il suolo naturale può assumere, o di quello per il Palais de Chaillot, che traduce nelle forme di una terrazza monumentale, di una «moderna Acropoli»³⁵, il salto di quota delle colline di Passy lungo il corso della Senna. O ancora, del progetto per il Palazzo dei Soviet a Mosca, per il quale è in questa relazione con la forma del suolo che sembra possibile spiegare l'orientamento e la giacitura del sistema di piazze, poste tanto in relazione al Cremlino e al tessuto urbano, quanto in rapporto al corso della Moscova.

Questa lettura del fatto geografico e della sua relazione con la forma urbana svolta sui progetti del maestro parigino sembra essere rintrac-

³⁴ GREGOTTI 1974, p. 18.

³⁵ COHEN 2002, p. 220.

ciabile e appartenere a una più ampia parte della cultura architettonica francese: pur senza voler tentare la ricostruzione di un legame genealogico, si può sostenere che le ricerche condotte nell'ambito della geografia urbana, a partire da quelle di Vidal de La Blache alla fine del XIX sec., per arrivare a quelle di Marcel Poëte, Pierre Lavedan e Georges Chabot, condotte negli anni a cavallo tra le due guerre o in quelli immediatamente successivi alla seconda, costituiscano l'espressione più eloquente, e forse non estranea allo stesso Perret, di un punto di vista il cui sguardo sulla città si colloca al contempo all'interno di una prospettiva sia storica che geografica. Quel che sembra accomunare tutte queste eterogenee riflessioni, e che significativamente trova un'eco anche in quelle parole di Valéry poste in intestazione del presente studio a tracciare l'immagine di una città portuale, è il comune punto di vista secondo cui la forma urbana, lungi dal voler instaurare un riduttivo rapporto deterministico, possa essere interpretata come lo strumento di una volontà ordinatrice dell'uomo sulle forme della natura, in quanto, come Vidal de La Blache aveva già espresso chiaramente «la natura prepara il sito; ma è l'uomo che crea l'organismo»³⁶.

Esemplificative, all'interno di questo orizzonte sono le parole dello stesso Poëte che, ne La città antica riconduce la città a un essere che vive³⁷ e si evolve sopra il suolo, e il cui studio, finalizzato alla conoscenza della sua origine e del suo sviluppo, appare chiaramente imperniato attorno a considerazioni di carattere storico e geografico. La posizione geografica, che egli afferma «deve essere chiaramente individuata e rimanere presente allo spirito»³⁸, è capace di determinare, per l'autore, lo stesso carattere della città.

Una posizione analoga può essere riconosciuta nelle parole dello stesso Lavedan, il quale imposta il problema e svolge la sua riflessione sulla città all'interno di una relazione dicotomica con la natura, per la quale è significativo sottolineare che non solo l'origine della città, ma la sua stessa forma viene letta anche alla luce di considerazioni sulla morfologia del suolo.

Sembra essere però anche lo stesso Perret a introdurre questa relazione, e a descrivere seppur laconicamente ma tuttavia a più riprese,

³⁶ Cit. in LAVEDAN 1959, p. 17.

³⁷ Significativo è il ricorso ai medesimi attributi anche da parte dello stesso Perret, il quale aveva affermato, a proposito della città atlantica: «A distinguere Le Havre sarà un'architettura che obbedirà a una legge di armonia. Un'impressione di ritmo e di unità scaturirà dalla città, che non sarà un aggregato informe di case disparate, ma un insieme urbano organico e vivente». PERRET, Auguste, "Le Havre sera reconstruit par Auguste Perret sur une plateforme", intervista a cura di WALDEMAR, George, in *La Voix de Paris*, 22 ottobre 1945 (cit. in GARGIANI 1993, p. 281).

³⁸ POËTE 1929, p. 116.

il valore di «quel suolo che fa la bellezza di Parigi»³⁹. Egli aveva infatti affermato, con toni che lo connotano come un principio fondativo, più che una semplice descrizione:

La nostra capitale occupa un sito mirabile, così bello, forse più bello di quello di Roma, che dovrebbe essere questo a guidare l'architettura, l'urbanistica. L'avenue degli Champs-Élysées è bella perché lì sono stati seguiti i suggerimenti della natura. [...] Recentemente ho fatto il giro completo della città in auto sui boulevards che ricalcano le antiche fortificazioni: che occasione persa! Nonostante ci siano colline e avvallamenti, delle significative differenze di livello, delle viste mirabili, è stato tutto trattato nella medesima maniera. Si sarebbero dovuti costruire edifici monumentali sulle sommità: chiese, sale di riunione, municipi; negli avvallamenti collocare delle grandi piazze, conservare qua e là dei punti di vista, conservare dei vasti spazi. Niente di simile è stato tentato⁴⁰.

E aveva ancora ribadito, nell'*Enquête sur la Reconstruction auprès des architectes* la necessità di «comporre secondo l'articolazione del suolo: in ogni concavità una piazza, su ciascun rilievo un edificio»⁴¹. Anche un suo allievo, André Le Donné, ne *L'architecte dans la cité* rappresenta alcune forme della geografia, i monti, le colline, le pianure, con attributi che ne tratteggiano il carattere e spiegano il loro rapporto con la città:

Egli [l'architetto, n.d.T.] vede la città nel suo insieme, le articolazioni e le giunture del suo piano, come anche i suoi difetti, e le sue incertezze. Egli percepisce le montagne che la soffocano o che la proteggono con l'ostacolo della loro muraglia, le colline che la circondano con le loro dolci ondulazioni, o le pianure nelle quali questa si estenderà come attratta dal loro richiamo⁴².

Metodo della ricerca

In accordo con gli scopi prefissati, la ricerca si è orientata all'inter-

³⁹ PERRET 1941b (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 409).

⁴⁰ PERRET 1936 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 291).

⁴¹ PERRET 1945a (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 422).

⁴² LE DONNÉ 1945, p. 16.

no di due ambiti di studio, implicanti due metodi distinti ma tuttavia interdipendenti l'uno rispetto all'altro, in quanto necessari strumenti di analisi e verifica delle ipotesi avanzate, nonché di sostegno delle tesi espresse.

In prima istanza questo si è infatti servito di un'indagine volta a definire il significato e l'origine possibile del progetto perrettiano, ricercati tanto in relazione a quelle esperienze coeve che hanno caratterizzato la ricerca sulla forma urbana dal finire del XIX° sec. fino alla metà del XX°, quanto all'interno della famiglia spirituale composta da quelle esperienze paradigmatiche, che definendosi secondo relazioni di continuità e sedimentandosi nel tempo hanno contribuito alla costruzione di quella che è possibile definire una cultura della città francese.

Parallelamente a questa, il riconoscimento della struttura e delle grammatiche costitutive della forma è stato perseguito tramite il ridisegno e il disegno, intesi come strumenti privilegiati di conoscenza e restituzione, di scomposizione, rielaborazione e trasmissione del progetto e delle sue parti. Momento propedeutico a questo ambito di lavoro è stata la ricerca presso gli Archives Municipales de la Ville du Havre, presso i quali è stato possibile reperire e visionare gli elaborati grafici prodotti da Perret e dall'Atelier de Reconstruction, la cui osservazione ha permesso per quanto possibile di ricostruire la gestazione della forma, riconoscendo le invarianti del processo progettuale pur nella diversità e molteplicità delle soluzioni proposte.

Il ridisegno della città nella sua totalità e la collocazione all'interno di planimetrie a scala territoriale hanno consentito innanzitutto il riconoscimento dei suoi principi insediativi, espressi attraverso disegni interpretativi della sua forma, verificati e approfonditi all'interno di uno studio analitico su ciascuno dei tre luoghi monumentali di cui questa si compone: la Place de l'Hôtel de Ville, la Porte Océane e il Front-de-mer Sud. Questi sono stati indagati tanto nella loro interezza, al fine di comprendere il significato all'interno della forma urbana e la loro qualità spaziale, quanto nelle parti elementari, nello specifico in quelle capaci di manifestare con maggiore evidenza lo sviluppo di una ricerca sulla rifondazione formale e semantica dell'isolato urbano, riconosciuto ancora come sintagma costitutivo della città. Ultimo ambito di indagine sono stati alcuni brani dei prospetti degli isolati, con lo scopo di individuare una possibile correlazione tra il carattere delle forme dell'architettura, la loro composizione nella definizione dell'ordonnance, e quello dello spazio urbano da questi costruito.

PARTE I. L'IDEA DI CITTÀ

La realizzazione di Le Havre va collocata all'interno di una prospettiva capace di abbracciare quella parte della ricerca perrettiana lungo il cui svolgimento sembra possibile riconoscere una costante tensione volta ad esprimere, contrariamente a quanto sostenuto dalle tesi di Rogers¹ e Benevolo², il valore urbano del progetto d'architettura e a definire attraverso questo la città del proprio tempo. È lo stesso maestro parigino, infatti, a chiarire inequivocabilmente il proprio punto di vista, rifiutando di «stabilire una distinzione tra l'architetto e l'urbanista»³, e affermando in alcuni aforismi della *Contribution à une théorie de l'architecture* che:

Mobile o immobile, tutto quello che occupa lo spazio
appartiene al dominio dell'Architettura.

L'architettura è l'arte di organizzare lo spazio,
è per mezzo della costruzione che questo si esprime.

L'architettura si impossessa dello spazio, lo limita,
lo chiude, lo rinserra. Essa ha il privilegio di creare
dei luoghi magici, tutti interi opera dello spirito⁴.

All'interno di questa ipotesi appare però immediatamente chiaro che la ricerca sviluppata da Perret, pur mantenendo una coerenza che consente di individuare un comun denominatore nella molteplicità delle esperienze condotte, si sviluppi ed evolva nell'intero arco di un cinquantennio di attività, sempre però legittimandosi in rapporto a uno stato di necessità rispetto al proprio tempo e acquisendo profondità nella definizione di molteplici relazioni con l'esperienza storica che consentono di collocarla all'interno di una più generale e condivisa cultura dell'abitare. A partire dai suoi primi esiti fino all'ultima realizzazione, la riflessione che egli mette in atto, come aveva già sottolineato

¹ NATHAN ROGERS 1955, p. 43.

² BENEVOLO 1960, p. 781.

³ PERRET 1945c (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 428).

⁴ PERRET 1952 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 455).

Gregotti⁵, sembra dunque essere mirata ad affinare principi dei quali è possibile riconoscerne la loro persistenza e declinazione, che consentono di definire lo sviluppo di un'idea di città che, caricandosi col tempo di riferimenti molteplici e differenti, sedimentati e trasformati, soggiace, da ultimo, alla forma di Le Havre.

Nello specifico, una possibile chiave di lettura che consente di leggere in continuità questo ambito della ricerca perrettiana, vale a dire quella relativa alla costruzione della forma urbana, e che consente di operare una selezione dei suoi progetti, individuando quelli in cui è più manifesto un rapporto genealogico con l'esperienza di Le Havre, è la riflessione articolata attorno all'edificio alto e al suo ruolo nella definizione della città contemporanea. Sembra infatti evidente che il ricorso a questo tipo possa costituire una sorta di fil rouge che consente di legare una serie di molteplici esperienze, che vanno dalla realizzazione dell'*immeuble* al 25^{bis} di Rue Franklin a Parigi fino alla ricostruzione città atlantica. Tutte queste realizzazioni e riflessioni sono infatti accomunate costantemente dal ricorso al tipo a torre, inteso come prodotto precipuo della cultura contemporanea dell'abitare e sintagma necessario per esprimere la dimensione della grande città e i rapporti che le sue parti vanno a stabilire col paesaggio urbano e col territorio.

Lungi dal voler semplificare la questione sembra possibile affermare che quello che varia, all'interno di questa ricerca, è piuttosto il rapporto che questo tipo edilizio va a stabilire col suolo e quindi con lo spazio al suo piede, riconducibile sostanzialmente a due differenti idee di città.

Si può affermare infatti che nei primi progetti del maestro parigino la ricerca sulla forma urbana si inserisca all'interno di quella critica all'isolato haussmanniano, sottoposto a una revisione formale e semantica, come nel caso dell'*immeuble* al 25^{bis} di Rue Franklin, o addirittura negato in toto, come nei disegni per le Villes-Tours, che definiscono il paradigma possibile per una città costruita quasi esclusivamente attraverso il ricorso all'edificio a torre, per il quale, pur attingendo a un repertorio formale che rivela non pochi legami con le ricerche condotte oltreoceano, ne vengono studiate possibilità e modalità aggregative, che collocano queste proposte all'interno di un orizzonte più propriamente europeo. Le torri di queste prefigurazioni urbane si situano puntualmente, come figure isolate, all'interno di un «vuoto continuo»⁶

⁵ GREGOTTI 1957, p. 51; GREGOTTI 1959, p. 11; GREGOTTI 1974, p. 17.

⁶ MARTI ARIS 2005, p.71.

in cui lo spazio al loro piede è quello naturale, ma, legate da passerelle aeree o ponti, si dispongono in successioni seriali a costituire degli insiemi discreti e permeabili, che pur trasfigurandone la scala e il carattere, continuano a evocare le forme della strada e della piazza.

Differente, invece, è il rapporto col suolo stabilito in quei progetti sviluppati a partire dai primi anni '30. In questi, infatti, gli edifici alti vanno a collocarsi all'interno della città storica, e lo spazio al loro piede è dunque quel «solido continuo»⁷ del tessuto urbano, i cui spazi aperti sono individuati e circoscritti attraverso la massa compatta degli isolati. La ricerca perrettiana si orienta, in questo modo, a definire le possibili grammatiche costitutive di sistemi complessi che, nella variazione tipologica delle parti, edifici alti e isolati a corte, assumono il problema fondativo dell'isolato urbano nella sua forma storica, e propongono un sintagma capace di evocare l'urbanità e la più generale cultura dell'abitare della città della storia, e di conseguire al contempo la dimensione appropriata alla grande città contemporanea.

È attraverso questi ultimi progetti dunque, che l'originaria idea di una città di torri si riappropria di quel complesso e consolidato mondo di riferimenti, dalla Parigi di Patte fino a quella di Haussmann, che ha segnato l'identità della città francese, e stabilisce un rapporto critico con la città della storia, ponendo le premesse per i successivi sviluppi per quella ricerca della forma urbana che avrà come esito la rifondazione della città atlantica.

I.1. 'Le cattedrali della città moderna': dall'*immeuble* al 25^{bis} di Rue Franklin alle Villes-Tours

Le prime riflessioni che affrontano in maniera più o meno esplicita la questione della forma urbana sembrano prendere avvio e inserirsi innanzitutto all'interno di quella complessa critica, maturata su più fronti e con esiti differenti in campo europeo già sul finire del XIX° sec., alla città dell'Ottocento⁸. Nello specifico, in ambito più propriamente francese, oggetto di questa critica è la città haussmanniana, che alla metà del secolo aveva costituito una delle esperienze paradigmatiche della costruzione della città, ma dei cui caratteri negativi, che cominciavano

⁷ MARTI ARIS 2005, p.71.

⁸ Si pensi, ad esempio, alle proposte maturate nel Regno Unito a partire dalla teorizzazione della città giardino di E. Howard; a quelle sviluppatesi in Germania e Austria, con i contributi di R. Baumeister, J. Stübgen e C. Sitte; alla riflessione di A. Soria y Mata in Spagna.

a manifestarsi con evidenza, se ne cerca il superamento con proposte molteplici e differenti. Particolarmente significative, in quanto consentono di individuare i limiti di questo articolato orizzonte e collocare al suo interno la ricerca intrapresa da Perret, appaiono innanzitutto le riflessioni di Eugène Hénard da un lato e quelle di Tony Garnier dall'altro, che pur giungendo a proporre soluzioni pressoché antitetiche, si definiscono affrontando questioni per certi versi confrontabili, a partire dal riconoscimento del medesimo problema. Collocate infatti in relazione al medesimo stato di necessità e orientate verso un complesso obiettivo condiviso, che è quello della definizione della città del proprio tempo, sembra possibile isolare alcuni nuclei tematici che in un certo senso consentono, oltre che una semplice lettura comparata delle due ricerche, di collocare la riflessione di Perret all'interno del contesto che la ha originata.

Nella complessità delle questioni affrontate, emerge con chiarezza in entrambe le ricerche, e su questa sembra utile soffermarsi, la volontà rifondativa delle forme che la strada e la casa avevano assunto all'interno della città haussmanniana. A queste due proposte, comune è l'abolizione della *rue corridor*, individuata invariabilmente attraverso la continuità della sua cortina edilizia, nonché l'eliminazione delle corti chiuse all'interno degli edifici residenziali, in nome di esigenze tanto estetiche quanto igieniche e sanitarie.

Nello specifico, le considerazioni che Hénard sviluppa a più riprese nel corso dei primi anni del Novecento rivestono un particolare interesse rispetto alla ricerca intrapresa da Perret. Assumendo come riferimento costante quello della città compatta, Hénard «analizza i problemi meccanici di organizzazione della metropoli ottocentesca, e ne ricerca le soluzioni in una modernizzazione della struttura tradizionale mediante l'applicazione delle nuove tecnologie»⁹. Il suo complesso apporto critico si sviluppa tramite il ricorso ad esempi, a volte svincolati da situazioni particolari, ma più spesso applicati al caso specifico di Parigi, della quale ne vengono indagati tanto i punti nevralgici, quanto la forma urbana nella sua interezza. All'interno dunque degli *Études sur les transformations de Paris*, pubblicati tra il 1903 e il 1909, è possibile isolare alcune questioni e soluzioni che, come è stato già ampiamente dimostrato¹⁰, definiscono una chiara ascendenza nei confronti di quelle sviluppate da Perret. Appaiono infatti parti-

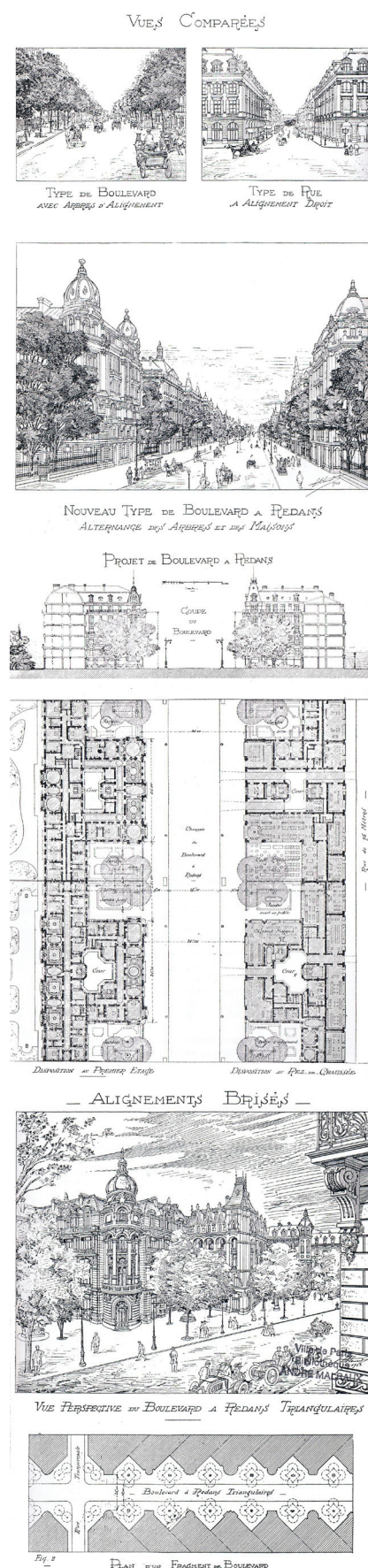
⁹ SICA 1978, p. 48.

¹⁰ TAFURI, DAL CO 1976, p. 336; FANELLI, GARGIANI 1991, p. 74; GARGIANI 1993, p. 222; COHEN, *et al.* 2002, p. 216.

colarmente significativi quei passaggi in cui egli individua innanzitutto nella ricerca delle «nuove forme»¹¹ della strada e della casa, «elementi costitutivi e primordiali della città»¹², le possibilità rifondative della Parigi haussmanniana. Sbilanciata su aspetti tecnologici più che propriamente formali quella sul tipo abitativo, sembra essere particolarmente proficua la riflessione sviluppata sulle forme della strada. In una delle prime pubblicazioni egli infatti suggerisce, al fine di conseguire nuovamente la complessità che la sua forma ha assunto nel corso della storia, la sostituzione del boulevard haussmanniano con un tipo à redans. Dinanzi alla continuità della cortina edilizia lungo il tracciato stradale, viene infatti proposta la disgiunzione parziale della prima dal secondo, con la conseguente possibilità di arretrare parti del fronte in punti discreti del suo sviluppo, e aprire in questo modo corti piantumate lungo la strada (figg. I.01-I.03). Questa considerazione sulla forma dello spazio pubblico, assumendo come proprio contesto l'interno della città compatta, si riverbera inevitabilmente su quella dell'isolato urbano, che viene ancora riconosciuto come il sintagma costitutivo della città, ma per il quale viene implicitamente delineato un principio rifondativo di scomposizione, già presente in alcune tipologie architettoniche della storia della capitale francese, ma soprattutto di apertura, che nella successione delle corti aperte nega la perentoria chiusura di quello haussmanniano.

Il tema della strada viene poi ripreso ne *Les villes de l'avenir*, dove, al fine di risolvere problemi igienici, viene suggerita la soluzione di una 'strada a più piani', che scompone il tracciato stradale in più parti sovrapposte, ciascuna con proprie destinazioni d'uso. Si cerca in questo modo di riproporre, secondo forme differenti, quella differenziazione della forma della strada in rapporto alla sua destinazione che aveva caratterizzato la città preindustriale e che era stata negata da quella ottocentesca, ma in funzione delle possibilità tecnologiche del proprio tempo, si definisce una sezione urbana complessa, per la quale ne vengono proposte soluzioni differenti. La più semplice si articola su due quote, delle quali quella inferiore, ipogea, è destinata ad accogliere canalizzazioni, servizi, impianti e trasporti pubblici, quella superiore, all'aria libera, è adibita invece alla circolazione delle vetture leggere e dei pedoni (figg. I.04-I.06).

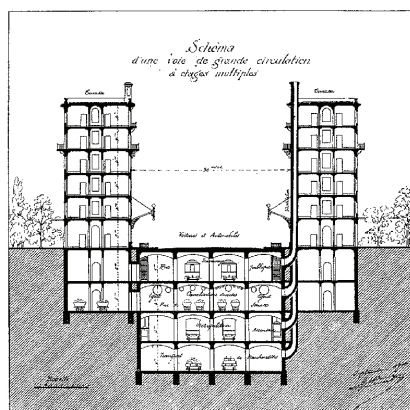
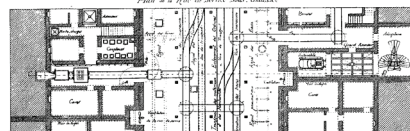
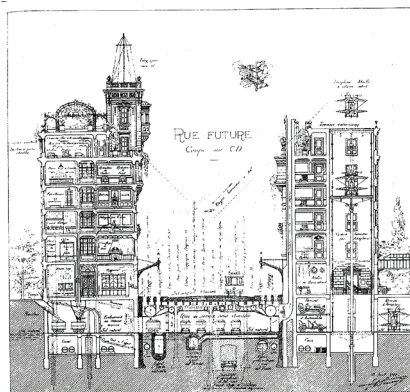
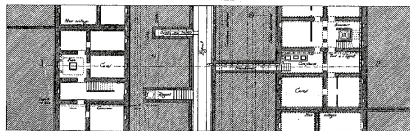
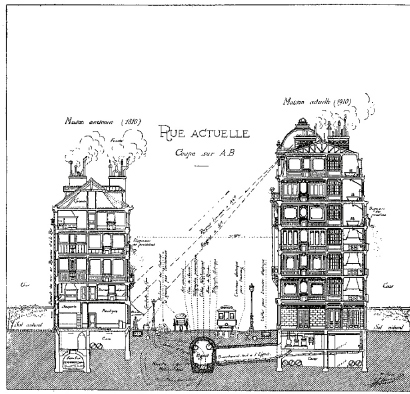
Da ultimo viene poi affrontato in maniera parziale, per quel che



Figg. I.01-I.03. Eugène Hénard. Studi per un boulevard à redans e un boulevard à redans triangulaires. Viste prospettiche; sezioni; piante.

¹¹ HÉNARD 1910 (ora in CALABI, FOLIN 1972, p.183).

¹² *Ibidem*, p.183.



riguarda le sue implicazioni formali, ma tuttavia particolarmente significativa per quel che riguarda il suo rapporto con la forma urbana, il tema dell'edificio alto all'interno della città compatta. Seppur definita a partire da considerazioni legate al traffico aereo, quel che è rilevante di questa riflessione è la definizione di una relazione morfologica tra l'edificio a torre, oggetto di un particolare interesse in quegli anni, e la forma della città storica ai suoi piedi attraverso il principio della sua collocazione, in una misura, come si vedrà, del tutto differente dalle coeve ricerche sviluppate in ambito americano. Egli infatti afferma infatti che:

Sarà necessario, in via assoluta, costruire nei centri maggiori, come punto di riferimento, torri altissime, guglie immense di forma caratteristica dotate, di notte, di fari. Le cittadine potranno accontentarsi dei loro vecchi piccoli campanili; le città medie dovranno avere dei campanili di 100-150 metri di altezza; quanto alle grandi capitali come Londra o Parigi, Berlino o New York, esse non potranno più accontentarsi di torri di trecento metri, ma richiederanno di edifici di almeno cinquecento metri. [...] Al centro del nucleo sorgerà la colossale torre per l'orientamento, di 500 metri, coronata da un potente faro. Ai suoi piedi la città storica con i monumenti antichi, le vecchie case, tutti i tesori artistici e tradizionali. Una prima cintura di grandi torri di 250-300 metri segnerà la superficie interdetta a tutti gli aviatori. Questi edifici di forma diversa e facili da riconoscere potranno essere otto, e posti nei punti principali della rosa dei venti. Poi verrà la corona circolare delle case dal tetto piano, zona di due o tre chilometri di larghezza. [...] Alla sua periferia una seconda cintura di alberi alti o di guglie metalliche, di 150-200 metri di altezza, limiterà la città e la preserverà dalle grandi navi aeree¹³.

Le torri prefigurate da Hénard si pongono dunque come edifici eccezionali rispetto al tessuto urbano, posti al centro della città e ai limiti delle sue parti per guardare lontano ed essere guardati da lontano, e traggono la propria ragion d'essere dalla loro collocazione, assumendo in questo principio un'evidente continuità con il ruolo che il tipo a torre ha storicamente assunto all'interno città europea (fig. I.07).

La riflessione di Garnier, sostanzialmente coeva a quella di Hénard, in quanto formalizzata già verso il 1904, e pubblicata col nome di Cité Industrielle nel 1917, propone una più radicale alternativa alla città

Figg. I.04-I.06. Eugène Hénard, studi per una 'strada a più piani'. Sezioni; piante.

¹³ *Ibidem*, pp. 191,192.

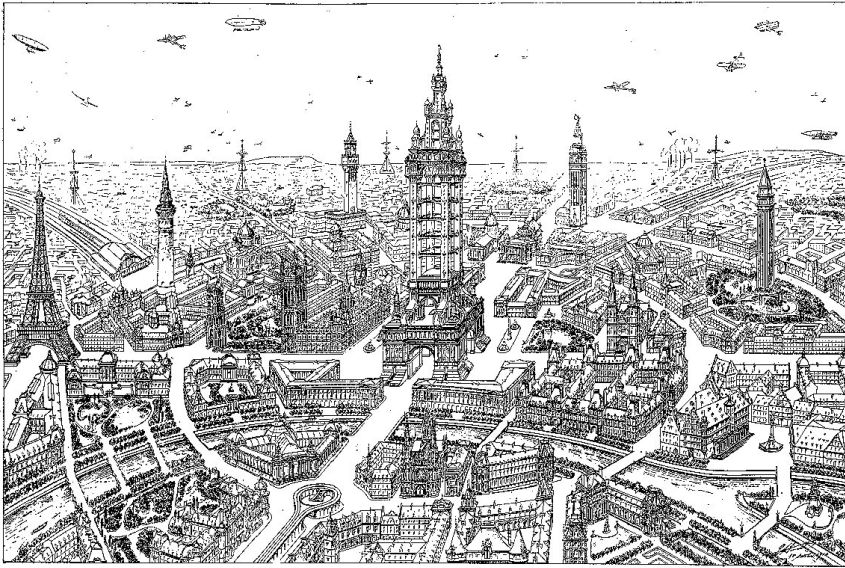


Fig. I.07. Eugène Hénard, *Les Villes de l'avenir*. Vista aerea.

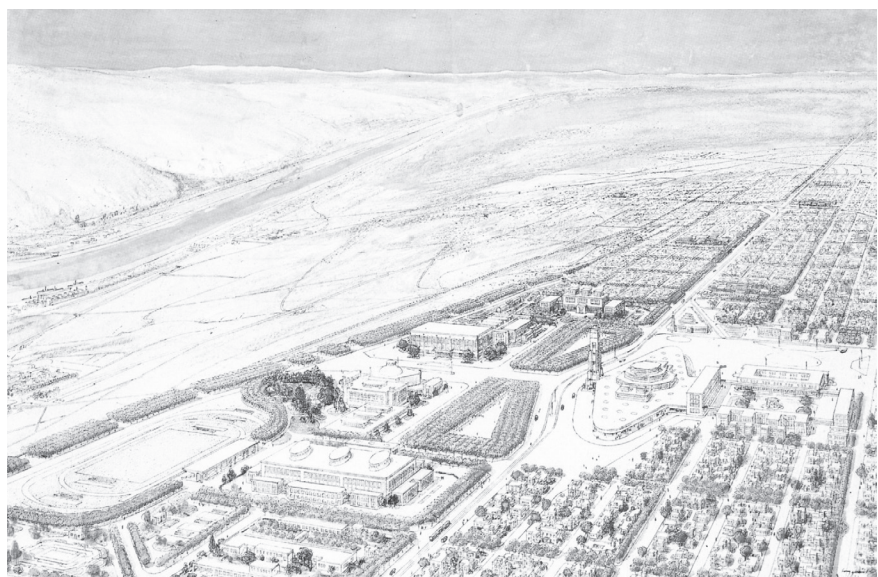
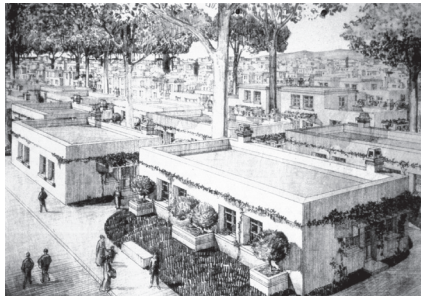
haussmanniana. Sintomatica è innanzitutto la scelta di non contestualizzare le proprie riflessioni all'interno della città compatta, che viene rifiutata in toto, ma di individuare, come nella fondazione di una città antica, un sito appropriato all'edificazione della nuova città, comprendente, nello specifico, «tanto delle zone montane che una pianura, quest'ultima attraversata da un fiume»¹⁴, in relazione alle quali si dispongono le parti che costituiscono la forma urbana (figg. I.08-I.10).

All'interno di questo campo viene affrontata in maniera diretta la questione della casa d'abitazione, la cui rifondazione si riverbera inevitabilmente sulle forme dell'isolato urbano e della strada. Garnier infatti individua nella casa unifamiliare, che si presenta isolata, binata o accostata in serie, il sintagma costitutivo della forma urbana. Non vi è dunque alcuna traccia o eredità dell'isolato haussmanniano, che viene completamente frammentato in unità autonome, disposte puntualmente all'interno di un grande lotto piantumato i cui limiti sono individuati dal reticolo stradale. La loro disposizione «permette l'attraversamento della città in ogni direzione; indipendentemente dalle strade, che non è più necessario seguire; e il terreno della città, considerato nel suo assieme, è come un grande parco»¹⁵ (figg. I.11-I.12).

Viene dunque definita nella proposta di Garnier una città 'porosa', che si colloca all'interno di un grande parco, che come un vuoto continuo ne definisce lo sfondo, e che sceglie di costruirsi con una bassa densità, rifiutando le costruzioni in altezza, che vengono riservate

¹⁴ GARNIER 1917, p. 43.

¹⁵ GARNIER 1917, p. 44.



Figg. I.08-I.10. Tony Garnier, Une Cité industrielle. Prospetto. Planimetria. Vista a volo d'uccello.

esclusivamente per il centro, dove «una grande torre con l'orologio è visibile da tutta la città»¹⁶.

La ricerca di Perret si colloca dunque in prima istanza tra questi due poli, laddove sembra più evidente la presenza di un filo genetico che la lega all'esperienza di Hénard, ma per la quale non si può negare per certi aspetti, isolati e circoscritti ma tuttavia non marginali, l'influenza delle considerazioni avanzate da Garnier. La riflessione del maestro parigino prende però corpo anche in relazione ad altre espe-

Figg. I.11-I.12. Tony Garnier, Une cité industrielle. Studi prospettici per edifici d'abitazione.

¹⁶ GARNIER 1917, p. 47.

rienze, che pur non avendo affrontato in maniera diretta ed esplicita il tema della costruzione della città, hanno definito soluzioni delle quali è riconoscibile una traccia all'interno della sua ricerca. Sembra infatti possibile affermare che all'interno di questo panorama la riflessione messa in atto da Perret si rivolga più esplicitamente di quelle degli stessi Hénard e Garnier verso quell'ambito della cultura architettonica francese in cui la volontà rifondativa della città ottocentesca lega la propria riflessione e si serve di quella ricerca, che si andava sviluppando indipendentemente nello stesso periodo, volta ad esplorare le potenzialità costruttive dei nuovi edifici in *beton armé*¹⁷, e a indagarne quindi gli esiti nella definizione della città moderna¹⁸.

All'interno della ricerca perrettiana sembrano dunque confluire, come ha evidenziato Gargiani, anche quelle acquisizioni maturate «nell'ambito della cultura di quei tecnici del calcestruzzo armato, da François Coignet a François Hennebique, in cui le scoperte scientifiche spesso si intrecciano a prefigurazioni di carattere architettonico e urbanistico»¹⁹. Le loro ricerche infatti, volte in prima istanza a verificare le possibilità costruttive del nuovo materiale, trovano uno dei campi di sperimentazione nella costruzione dell'edificio alto, il cui fascino suggerisce l'immagine di una nuova città, invocata da più parti, cui non erano estranee anche quelle intime connessioni con la letteratura di fantascienza e i romanzi di Jules Verne²⁰ ed Herbert George Wells²¹.

Oltre infatti al progetto di Hennebique per una torre in legno alta 300 metri, da realizzarsi per l'Esposizione di Bruxelles del 1888 (fig. I.13), non dovevano certo essere estranee a Perret le considerazioni sviluppate da Coignet, il quale con la pubblicazione di *Constructions civiles et militaires. Emploi des Bêtons agglomérés*²², aveva preconizzato già nel 1861 una città costruita su una piattaforma, su un sistema di «coquille d'œuf»²³ in calcestruzzo armato, destinato, come nella successiva proposta di Hénard, ad accogliere servizi, canalizzazioni e

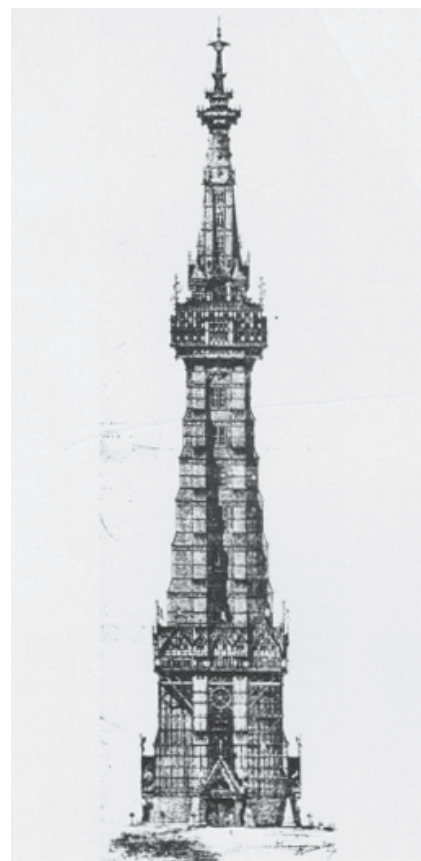


Fig. I.13. François Hennebique, Progetto di una Torre per l'esposizione di Bruxelles del 1888. Prospettiva.

¹⁷ Lo stesso Garnier fa esplicito riferimento all'uso del conglomerato cementizio e del cemento armato per la realizzazione degli edifici della Cité industrielle.

¹⁸ Durante il proprio apprendistato presso lo studio di Perret, Le Corbusier aveva registrato una dichiarazione del maestro parigino, secondo cui «Il calcestruzzo armato consentirà di costruire intere città, o di trasformarle secondo principi adattati alle necessità della vita moderna». (cit. in GARGIANI 1993, p. 218).

¹⁹ GARGIANI 1993, pp.218-219.

²⁰ Lo stesso Le Corbusier, in una lettera dell'ottobre 1916 inviata a William Ritter, scrive: «Parigi piccolissima città, e se la si guarda dalla terrazza di Auguste Perret, dall'alto di Passy, è lo splendore dell'eterna città...Ho trascorso la giornata da Auguste Perret. Pensi che sulla sua torre, con quel giardino sospeso a nove piani sopra la strada, è un romanzo di Verne realizzato» (cit. in GARGIANI 1993, p. 223).

²¹ L'autore inglese è citato dallo stesso Hénard, in HÉNARD 1910 (ora in CALABI, FOLIN 1972, p.190).

²² Gargiani afferma che Perret possedeva una copia del libro all'interno della sua biblioteca (GARGIANI 1993, pp. 219, 232).

²³ «Guscio d'uovo», [tr.d.A.]. COIGNET 1861, p.161.



linee ferroviarie, sulla quale si sarebbero potute costruire «torri di altezza inusitata, se necessario centinaia di metri»²⁴. Al di là delle volontà e degli esiti formali, queste ricerche rivestono un particolare interesse in quanto dimostrative dell'esistenza di una più generale aspirazione, ricorrente in differenti e molteplici ambiti della cultura francese, che, come è stato rilevato, era finalizzata alla realizzazione di quella «“torre di altezza inusitata” (fig. I.14), che tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento cessa di essere sogno per acquisire dimensione di attualità grazie anche al crescente interesse della cultura architettonica francese per il grattacielo americano»²⁵.

Sembrerebbe infatti chiaro che fin dalle prime esperienze la ricerca di Perret focalizzi una buona parte del proprio interesse nei confronti dell'edificio alto, nel quale viene riconosciuta in maniera più esplicita, rispetto a Hénard o Garnier, l'occasione a partire dalla quale operare la rifondazione della città ottocentesca, e guardi quindi esplicitamente ai risultati conseguiti con la costruzione dei primi grattacieli americani, collocandosi più in generale all'interno di quello che è stato definito come 'américanisme européen'²⁶. Il rapporto che si va però a stabilire tra la ricerca portata avanti da Perret e quella condotta oltreoceano, che aveva acquisito enorme visibilità con l'esposizione di Chicago del 1893, si rivela dotato di una certa complessità, non riducibile a una semplice gemmazione dell'una nei confronti dell'altra, ma piuttosto a una sostanziale critica che consente al maestro parigino di assumere alcune questioni e rifiutarne altre, definendo così rispetto a queste una posizione correlata ma tuttavia indipendente.

Il legame tra la riflessione perrettiana e quella portata avanti negli Stati Uniti sembra essere infatti innanzitutto riconducibile, come si osserverà in seguito, a questioni formali già indagate dalla scuola di Chicago sul finire del secolo precedente, che per certi aspetti sembrano anticipare alcune soluzioni prospettate dallo stesso Perret negli anni successivi.

Al di là però del fascino esercitato dalla ricerca condotta oltreoceano e che manifesta, nelle prefigurazioni urbane di Harvey Wiley Corbett (fig. I.15), una parziale analogia con quelle di Hénard, è necessario tuttavia rimarcare una significativa distanza tra questi poli, in virtù della quale sembra possibile definire un punto di vista più propriamente europeo che definisce, autonomamente, una 'cifra' propria,

Fig. I.14. Georges Garen, Embrassement de la Tour Eiffel, 1899 (Fonte MdO).

²⁴ *Ibidem*, p. 8.

²⁵ GARGIANI 1993, p. 219.

²⁶ COHEN, *et al.* 2002, p.217.

e all'interno del quale va a collocarsi la riflessione di Perret. Tanto in questa, quanto in quelle più prossime di Hénard e Garnier, ma anche in quelle maturate negli stessi anni in Europa, sembra infatti evidente che la ricerca sul tipo dell'edificio alto non sia in alcun modo svincolata da quella sulla forma urbana e che il legame tra queste sia individuato attraverso il principio della collocazione del primo nei punti cospicui ed eccezionali del tessuto urbano²⁷.

Concentrando dunque l'attenzione su quella serie di progetti che affrontano più direttamente la questione della forma urbana, prima ancora che nei disegni delle Villes-Tours, però, il germe di questa ricerca²⁸ sembra in parte essere già contenuto in nuce nella casa al 25^{bis} di rue Franklin a Parigi, nella quale è possibile rintracciare lo sviluppo di alcune delle considerazioni già proposte da Hénard, sviluppate organicamente all'interno di una più ampia riflessione personale (fig. I.16). Dalla descrizione dello stesso Perret, che presenta la propria esperienza quotidiana all'interno dell'abitazione in una nota intervista rilasciata per *La Patrie*, emerge innanzitutto la relazione che l'edificio stabilisce col suo intorno, in virtù della propria altezza (fig. I.17):

Qui ci troviamo a un'altezza di 66 metri, di conseguenza un po' più in alto della prima piattaforma della tour Eiffel. Di giorno si possono scorgere le tribune e il traguardo di Longchamp; certe volte mi diverto a seguire le corse da questa terrazza. Da qui si intravedono anche Saint-Cloud, il Mont Valérien, l'acquedotto di Marly e il castello di Saint-Germain. Dall'altra parte, si distinguono anche le cave Saint-Denis, ma non finirei mai²⁹!

Oltre questo, l'altro aspetto particolarmente significativo e già ampiamente indagato, è la collocazione e l'apertura della corte sul prospetto stradale, che assume la critica all'isolato haussmanniano e concretizza quanto suggerito negli stessi anni da Hénard. Come ha rimarcato Gargiani «le implicazioni concettuali e ideali dell'edificio della rue Franklin trascendono dunque i limiti dell'opera costruita; l'edificio



Fig. I.15. Harvey Wiley Corbett, *City of the Future*.

²⁷ Chiare a questo proposito sono le considerazioni sviluppate da Hilberseimer, il quale afferma che «Come tutti gli altri edifici anche il grattacielo è semplicemente una cellula, una componente dell'organismo urbano, e ci deve essere quindi un piano perché questo legame non sia reciso», e che quindi «Il grattacielo europeo ha una funzione urbanistica totalmente diversa da quello americano. [...] Per acquistarla dovrebbe essere edificato in posizione isolata, dominare strade o piazze, rappresentare per il sistema stradale un elemento di ordine e di regolarità. Queste esigenze possono essere soddisfatte in larga misura dal grattacielo europeo: esso va quindi edificato in punti strategici, laddove possa sintetizzare, accentuandola, la dinamica di una strada o di una piazza, dare al movimento una direzione e una meta», in HILBERSEIMER 1927, pp. 63-68.

²⁸ GARGIANI 1993, pp. 219-222; COHEN, *et al.* 2002, p.217.

²⁹ PERRET 1905 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 103).



Fig. I.16. Auguste Perret. Parigi, *Immeuble de rapport* al 25^{bis} di Rue Franklin. Prospetto su strada (FdA).

diviene simbolo di una utopia urbana che percorre la cultura francese *fin de siècle*³⁰. Al di là infatti della molteplicità e complessità delle questioni poste dall'edificio, sulle quali in questa sede non si entra nel merito, preme sottolineare come questo frammento sembri costituire il pretesto per la formulazione di un'idea di Parigi «circondata da una cintura di enormi abitazioni», che rivela non pochi legami con la cintura di grandi torri preconizzata da Hénard. Viene in questo modo

³⁰ GARGIANI 1993, p 222.



Fig. I.17. Auguste Perret. *Immeuble de rapport* al 25^{bis} di Rue Franklin. Vista dall'appartamento al 7° piano.

chiaramente «individuata tra l'edificio in rue Franklin, il grattacielo e l'espansione urbana di Parigi, una relazione consequenziale destinata ad essere ripresa più volte da Auguste e rielaborata fino ad approdare, all'inizio degli anni venti, a una organica formulazione dell'idea di città del futuro»³¹.

Quest'idea di città sembra infatti esplicitarsi nella serie di quei disegni per le Villes-Tours, eseguiti, su indicazione dello stesso Perret, dalla mano di Charles Imbert (figg. I.18-I.21). Questi, pur nella rappresentazione di torri accostate a navi e imbarcazioni, nonché nel loro aspetto formale, che rivela un legame con quell'«iconografia americanista»³² diffusasi in Europa dopo il 1893, descrivono però un'idea di città che si va delineando in antagonismo con quella americana, di cui New York, «frutto del caso»³³, ne costituisce il paradigma con i suoi grattacieli «del tutto illogici»³⁴, che a causa della loro ripetizione incontrollata non stabiliscono alcun rapporto con lo spazio aperto.

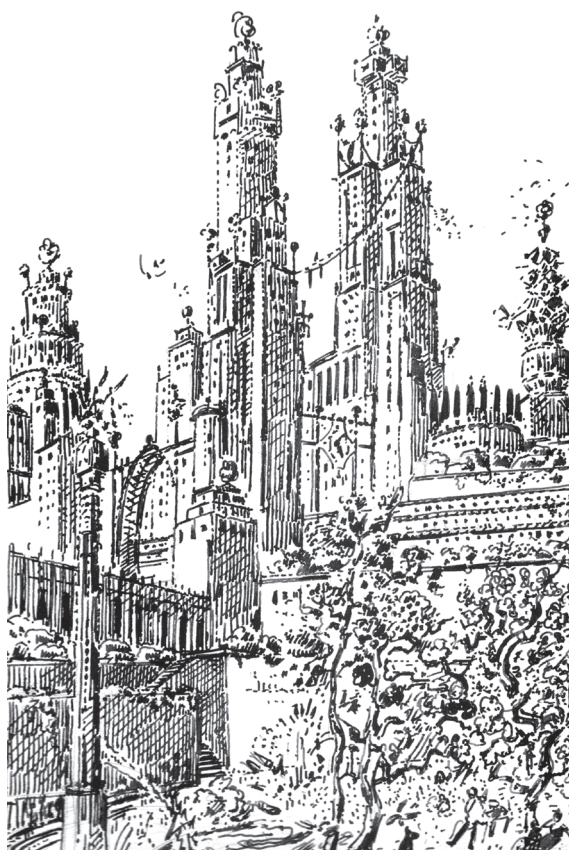
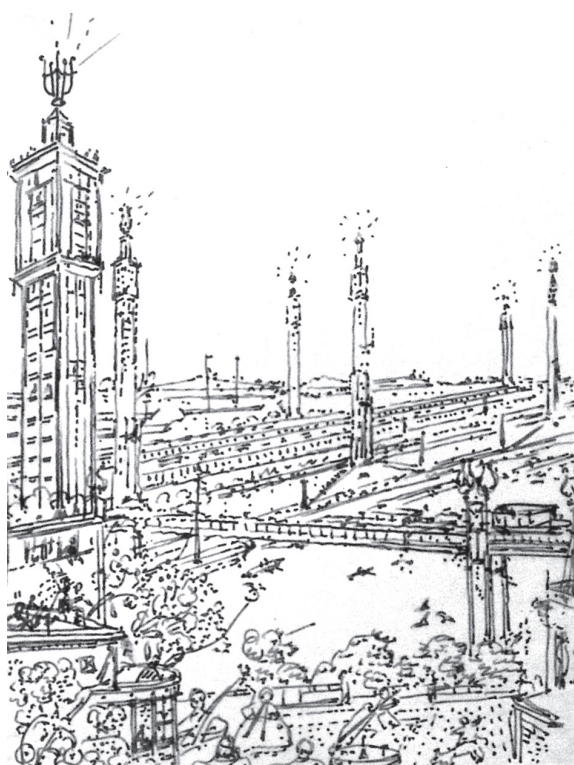
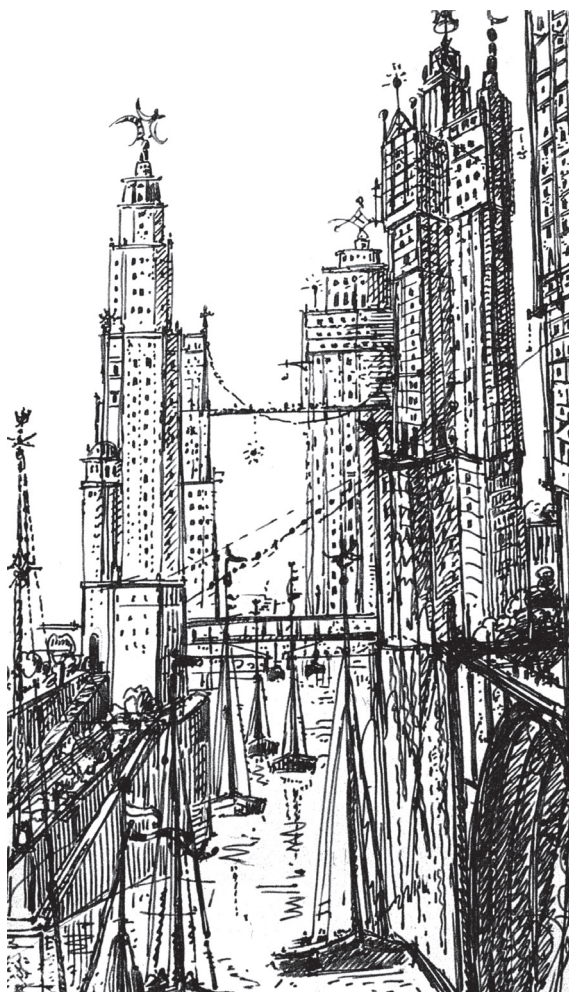
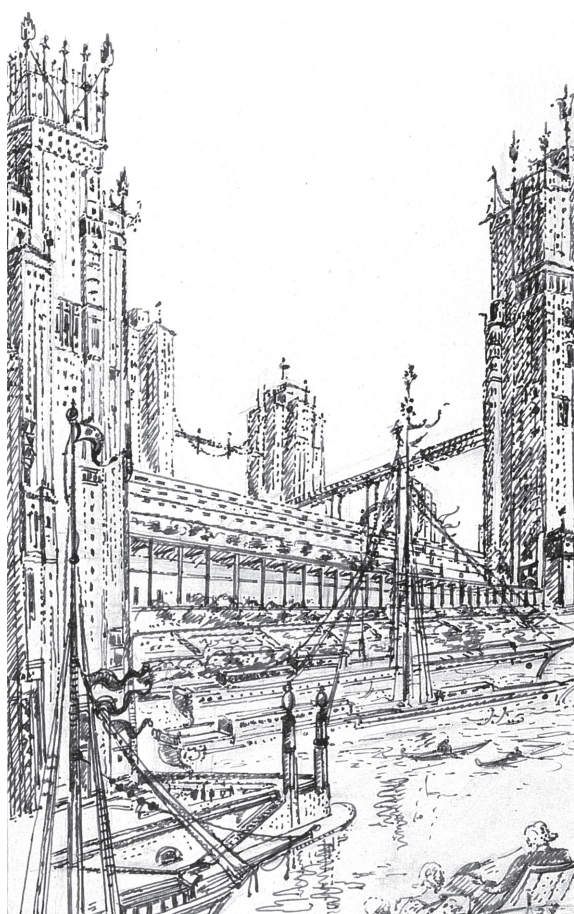
A più riprese, infatti, Perret rappresenta e descrive una città, o meglio una serie di città di nuova fondazione, per le quali ne stabilisce innanzitutto il rapporto col luogo: queste, come la Cité Industrielle di Garnier, scelgono il sito più appropriato alla loro edificazione, e si collocano in sistemi a pianta centrale, al centro di un grande parco,

³¹ GARGIANI 1993, p. 219.

³² COHEN, *et al.* 2002, p. 217.

³³ *Ibidem*, p. 217.

³⁴ *Ibidem*, p. 218.



Figg. I.18-I.21. Auguste Perret. Disegni per *Villes-Tours*. Disegni eseguiti da Charles Imbert.

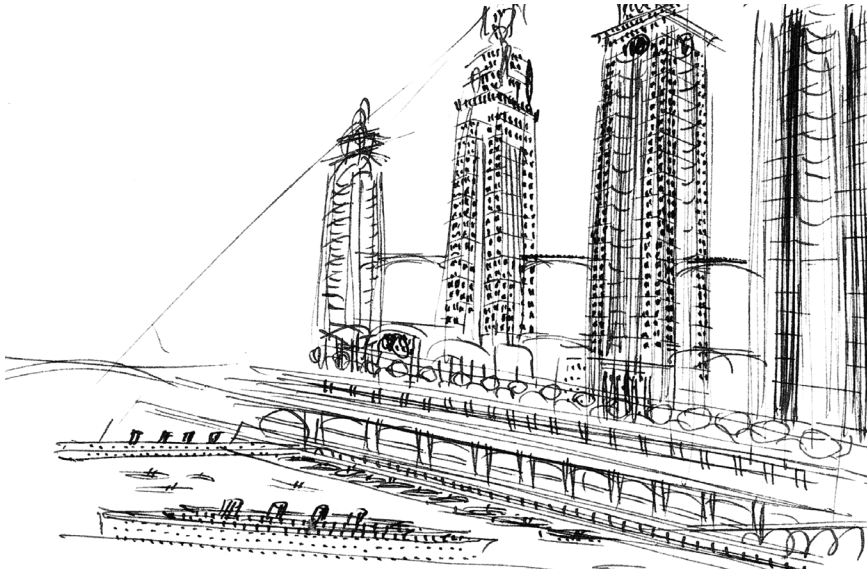
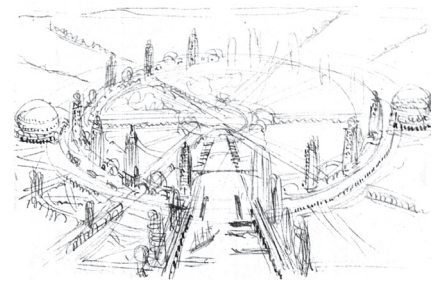
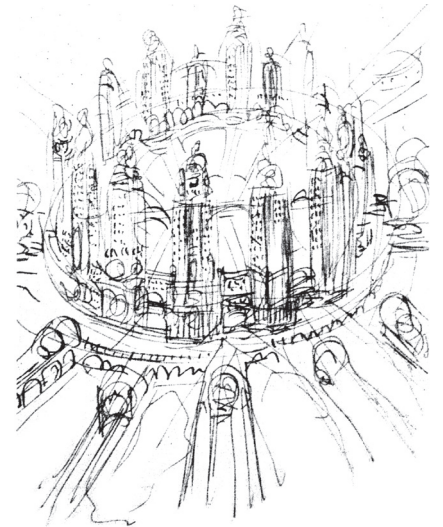


Fig. I.24. Auguste Perret. Disegni per Villes-Tours.

«in una pianura vergine e fertile»³⁵ (fig. I.22), a circoscrivere un grande bacino portuale (fig. I.23), oppure in successioni lineari, lungo un grande fiume, o a costruire un fronte mare (figg. I.24). Esse traggono quei principi che le conformano dal riconoscimento delle forme stesse della geografia fisica, con le quali vanno a stabilire una mutua relazione: la città, monumentale in quanto ne assume la scala, commenta e descrive quegli elementi della geografia in rapporto ai quali definisce la propria forma. Esemplificativa è infatti la descrizione che lo stesso Perret fa di una città fluviale, il cui corso d'acqua «non scorre più disagivolmente tra i due argini dai quali affiora, e che allaga ad ogni piena; regna tra due rive monumentali, ampiamente digradanti, che lo valorizzano dominandolo»³⁶.

Atto fondativo di queste città è la costruzione di un suolo artificiale, che rivela legami con quelle soluzioni già preconizzate nel secolo precedente da Coignet e indagate in seguito da Hénard. Scrive infatti il maestro parigino:

La mia città si impianta su una piattaforma, costruita per prima cosa fra i dieci e i venti metri sopra il terreno, la quale accoglie i servizi attualmente ammassati nel sottosuolo; forza e calore grazie all'elettricità [...]; e anche le escrezioni della vita andranno a finire in questo basamento. Vi si trovano il capolinea delle reti metropolitane ultrarapide, che corrispondono alle necessità di una periferia che ha un raggio di cento chilometri, e



Figg. I.22-I.23. Auguste Perret. Disegni per Villes-Tours.

³⁵ PERRET 1920 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 103).

³⁶ *Ibidem*, p. 103.

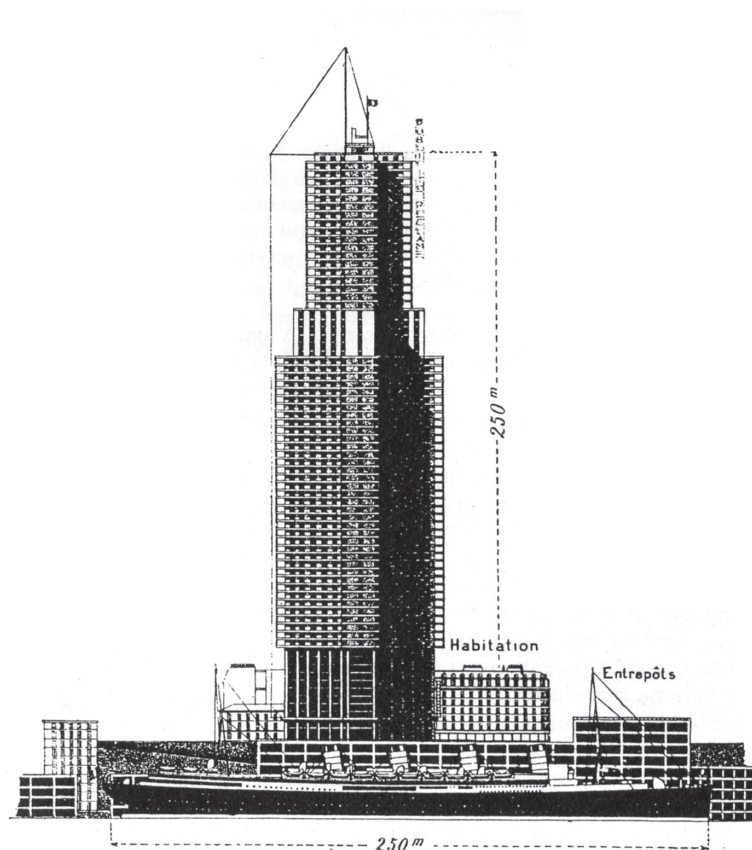


Fig. I.25. Auguste Perret. Progetto di *Maison-Tour*.

l'intersezione delle strade ferrate che servono la città; lo stesso porto, se siamo sulla costa marina, è scavato sotto questo piano fino al centro della città³⁷.

Al di sopra di questo basamento, la città, «un'immensa piazza piantata di torri»³⁸ cruciformi, che costituiscono «una estensione del principio del redan già anticipato nell'edificio della rue Franklin»³⁹ (fig. I.25), ma soprattutto rivelano una sostanziale rapporto di genealogia con certe soluzioni formali definite, come già anticipato, nell'ambito della Scuola di Chicago⁴⁰ (fig. I.26). Lo stesso Perret descrive dunque in questo modo la nuova città:

³⁷ *Ibidem*, p. 103.

³⁸ PERRET 1922 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 111).

³⁹ GARGIANI 1993, p. 227.

⁴⁰ Si vedano ad esempio, come riporta Gargiani, il grattacielo del Chicago Post Office di Herry Cobb, pubblicato ne *La Construction Moderne*, II, 1897, pp. 415-416; il Fraternity Temple di Louis Henry Sullivan e Denkmär Adler, la cui opera era stata pubblicata ne *L'architecture*, XXIV, 1911, n. 46, pp. 377-381; il progetto per il City Investing a New York, di Francis Kimbal, pubblicato in *L'Architecte*, III, 1908, n. 4, tav. XXVIII (GARGIANI 1993, p. 235).

Viali larghi duecentocinquanta metri e, da una parte e dall'altra, case che toccano le nuvole, torri se preferisce, blocchi distanziati comunicanti fra loro con passerelle [...]. Giardini pensili vengono piantati a diversi piani, sulle passerelle e sui tetti [...]. La vita in questi edifici è sana e riposante; vi si godono i benefici della campagna e anche maggiori⁴¹.

L'idea di città che prende forma in questi progetti si costituisce dunque come una sintesi organica di quei molteplici contributi prima esposti, «che nei primi anni venti Perret inizia a ricomporre in un quadro d'insieme»⁴². La città di Perret infatti elegge lo spazio naturale a proprio contesto di riferimento, analogamente a quella di Garnier, della quale però ne rifiuta la bassa densità, e individua il proprio sintagma costitutivo nell'edificio a torre, come nella città americana, per il quale viene però individuato un differente principio che ne ordina la collocazione, rivelatore piuttosto di un più stretto legame con le proposte già formulate da Hénard.

Nell'intervista *Les cathédrales de la cité moderne*⁴³, pubblicata nel 1922, Perret ripropone quest'idea di città, approfondita a partire dalle prime considerazioni del 1905, in relazione al caso specifico di Parigi. Viene infatti riformulata ed enfatizzata l'idea di una cintura di cento Maisons-Tours attorno alla città, lungo i 25 km di percorso delle antiche fortificazioni, dalla quale si sarebbero dipartite una serie di radiali. Una di queste, la Voie Triomphale, punteggiata su entrambi i lati da edifici alti 250 metri, con «le nuvole come tetto»⁴⁴, distanti tra loro di una misura pari alla loro altezza e legati reciprocamente da passerelle aeree, avrebbe prolungato l'Avenue degli Champs Élysées, collegando il centro della città con la foresta di Saint Germain, attraverso il Bois de Boulogne, «senza discontinuità di verde, con una prospettiva architettonica senza pari»⁴⁵ (fig. I.27).

Contemporaneamente a quest'intervento sul margine della capitale, lo stesso centro⁴⁶ sarebbe stato interessato, come specificato ulteriormente nell'intervista *À la recherche du "home scientifique"*⁴⁷, dalla demolizione dei vecchi isolati attorno al Louvre «uno dei quali



Fig. I.26. Francis Kimbal. New York, Edificio del City Investing.

⁴¹ PERRET 1920 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 102).

⁴² GARGIANI 1993, p. 226.

⁴³ PERRET 1922 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 111).

⁴⁴ *Ibidem*, p. 111.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 111.

⁴⁶ Significativa è la banditura, nel 1921, del concorso per il grattacielo in Friederichstrasse a Berlino, sintomatica di una comune ed estesa riflessione volta ad indagare le possibilità e le modalità insediative del grattacielo all'interno della città compatta europea.

⁴⁷ PERRET, Auguste, "À la recherche du home scientifique", in *La Science et la Vie*, XXVIII, 1925, n. 2, p. 555 (cit. in GARGIANI 1993, p. 236).

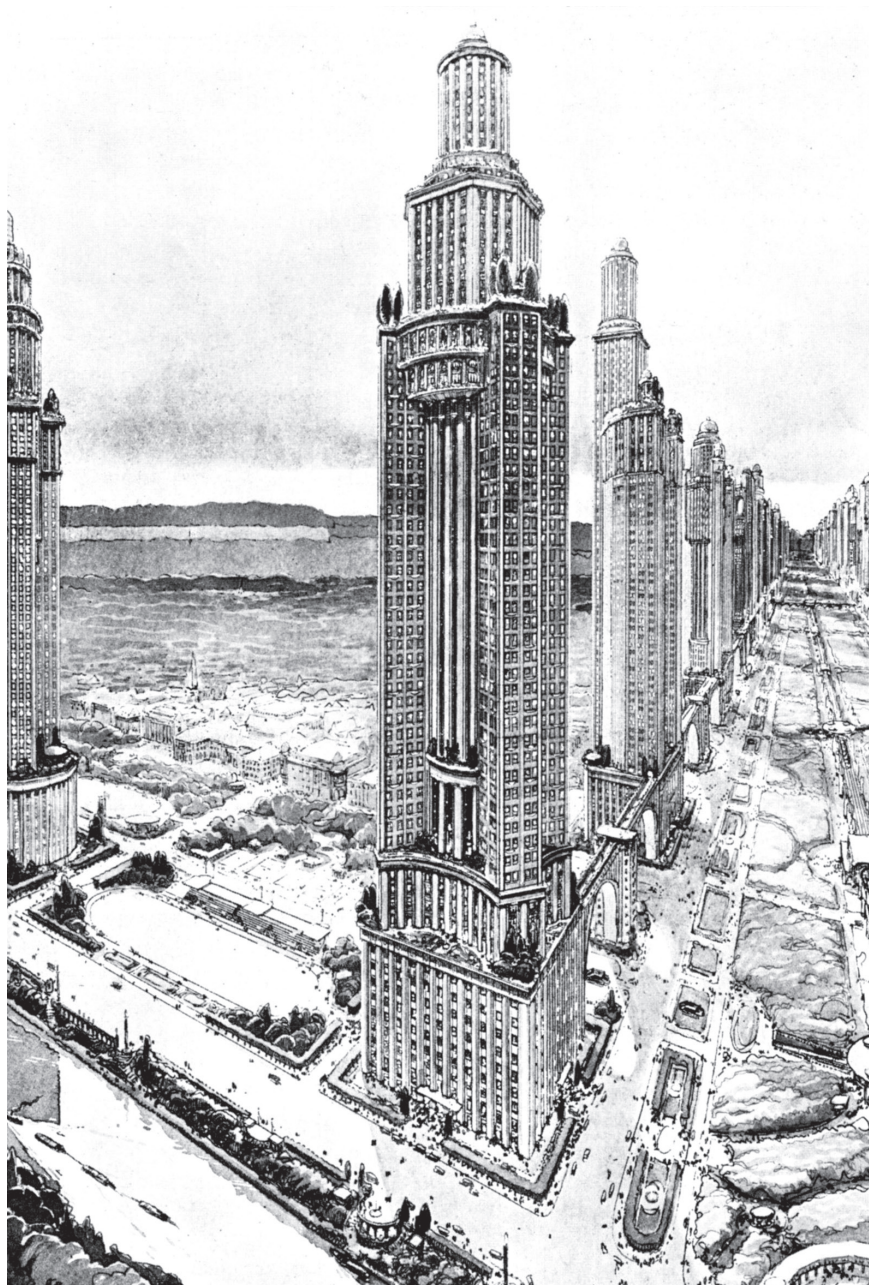


Fig. I. 27. Auguste Perret. Parigi, progetto per un viale di *Maisons-Tours*. Vista prospettica eseguita da Jacques Lambert.

aveva visto l'assassinio di Enrico IV, un altro l'attentato di Damiens, un altro ancora le barricate del 1830»⁴⁸, per lasciare il posto a grattacieli cruciformi all'interno di lotti di 300 metri per lato, a manifestare tutto il portato e l'indipendenza della nuova idea di città rispetto a quella della storia.

Questa particolare proposta del maestro parigino sembra non essere del tutto scevra da relazioni con la coeva proposta avanzata da Le Corbusier con la presentazione del Plan Voisin nel 1925 (fig.

⁴⁸ PERRET 1922 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 111).

I.28). Vi è tuttavia un elemento dirimente, già acutamente riportato da Ginzburg in una lettera allo stesso Le Corbusier, che definisce tutta la distanza tra le due ricerche⁴⁹, e che può essere riconosciuto nelle mutue relazioni stabilite tra gli edifici alti e quindi nello spazio che questi definiscono. Pur trasfigurandone la scala ed il carattere, le proposte di Perret continuano infatti a fondarsi sulla stretta dipendenza tra casa e strada, i due elementi costitutivi e primordiali della città. Nel caso specifico delle Maisons-Tours infatti, queste, pur rifiutando la compattezza della cortina edilizia nella sua forma storica, scelgono di non recidere il legame con lo spazio della strada, che, seppur da elementi discreti, continua ad essere individuata dalle forme dell'edificato, in maniera del tutto differente dalla maglia isotropa di grattacieli proposta da Le Corbusier, mantenendo in questo modo quella relazione con la città della storia che sarebbe stata oggetto di approfondimento nei progetti urbani degli anni successivi.



I.2. 'Il paesaggio interiore dell'architettura': dai progetti per Parigi alla Place Alphonse-Fiquet ad Amiens

I progetti sviluppati dal maestro parigino nel corso degli anni '30 costituiscono un cardine significativo all'interno della riflessione su quell'idea di città che ha come poli le Villes-Tours da un lato e Le Havre dall'altro.

Quel che accomuna queste esperienze, e che in prima istanza le differenzia rispetto a quelle condotte negli anni immediatamente precedenti, è la loro invariabile collocazione all'interno della città compatta, assunta come contesto di riferimento. Come ha sottolineato Gargiani, in questa fase della ricerca di Perret sulla forma urbana, «le utopiche strutture turrite che improntano le sue iniziali descrizioni della città ideale del calcestruzzo armato, si risolvono progressivamente in una dimensione che privilegia il confronto con i valori formali della città francese barocca e neoclassica»⁵⁰, alla cui lezione, è necessario sottolineare per comprendere il portato dell'esperienza perrettiana, si

⁴⁹ Scrive l'architetto russo: «Lei ci ha parlato degli sterili tentativi di Perret per estrarre l'abitazione dalla città, e tutto ciò è molto chiaro. Ha strappato all'organismo un singolo elemento. Questo elemento inevitabilmente deperirà. Quanto a noi, è la città nella sua interezza che estraiamo dalla città, tutto il suo sistema di alimentazione, di approvvigionamento, la sua cultura. In altre parole creiamo un organismo completamente nuovo. È molto diverso dall'impresa di Perret» (GINZBURG, Moisei, "Moisei Ginzburg à Le Corbusier", in *Sovremennaja Architektura*, 1930, nn. 1-2, pp. 61-62, cit. in GARGIANI 1993, p. 247).

⁵⁰ GARGIANI 1993, p. 218.

Fig. I.28. Le Corbusier. Parigi, *Plan Voisin*. Fotografia del modello.

guarda da un punto di vista che esclude un atteggiamento nostalgico ed è piuttosto orientato a riconoscere la validità e trasmissibilità dei suoi principi in relazione alle istanze della città contemporanea.

Quello che chiarisce dunque il significato di queste molteplici esperienze, il cui obiettivo sembra essere, secondo le parole del loro stesso autore, quello di «creare del passato»⁵¹, di «produrre un'opera che sembri essere sempre esistita»⁵², è infatti l'atteggiamento verso l'eredità della storia, nella quale si riconosce lo strumento possibile per operare le trasformazioni necessarie rispetto alle nuove condizioni della crescita urbana. Sembra essere infatti questo atteggiamento critico a orientare la riflessione del maestro parigino alla ricerca dei possibili modi con cui esplicitare la relazione con l'esperienza del passato. Il punto di vista che questi progetti assumono riguardo questo rapporto può essere infatti riconosciuto nelle parole dello stesso Perret:

Dobbiamo costruire come avrebbero fatto i nostri grandi antenati se fossero stati al nostro posto. Questa è la vera Tradizione⁵³.

che definiscono il comune obiettivo di queste riflessioni non tanto in una nostalgica assunzione delle forme consegnateci dalla storia, quanto nella definizione di un principio di continuità attraverso il riconoscimento della loro essenza.

La città, o meglio, l'idea di città definita in questi molteplici progetti conforma dunque sé stessa a partire dal proprio interno, individuando e riproponendo il senso di quelle forme attraverso cui si era espressa nel corso della storia, trasfigurate però in relazione alle istanze del proprio tempo e del luogo nel quale queste si ricollocano. Come ha descritto Jacques Lucan, questa tendenza, lungi dall'essere anacronistica o sintomo di una decadenza accademica «costruisce qualcosa come una città analoga, vale a dire una città dotata di spazi che aspirano ad essere già familiari e comunemente intelleggibili»⁵⁴. Quello che dunque accomuna tutte queste riflessioni e che ne contraddistingue la ricerca, è il chiaro ricorso alle forme storiche in quanto depositarie del valore civile della città, e l'aspirazione, allo stesso tempo, a definire un rapporto significativo tra gli spazi interni e finiti della città e quelli aperti e vasti del territorio. Nello specifico, si potrebbe sostenere che una ci-

⁵¹ PERRET 1945b (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 426).

⁵² PERRET 1952 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 455).

⁵³ PERRET 1945c (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 429).

⁵⁴ LUCAN 2003, p. 42.

fra, che lega questi progetti sia riconoscibile nella volontà di strutturare un'idea di forma capace di definire allo stesso momento due sistemi di relazioni differenti e possibili. Tutte queste esperienze ricorrono infatti invariabilmente all'edificio a torre, il cui tipo è chiaramente rappresentativo della volontà della città contemporanea di definirsi in una dimensione confrontabile e in un rapporto significativo col territorio nel quale questa si inserisce. Quello che varia, e che le distanzia dalle coeve ricerche sviluppate all'interno del Movimento Moderno, è la riflessione sullo spazio che costituisce il piede dell'edificio alto, che non è tanto quello esterno della natura, quanto quello interno della città. Di una città, nello specifico, che persegue la definizione di spazi misurati e circoscritti, la cui internità è comunque oggetto di una riflessione critica, in quanto sovente declinata attraverso principi di dilatazione e apertura dello spazio, che in un certo senso ne modificano il carattere assunto nell'esperienza storica.

È lo stesso Perret, qualche tempo dopo i primi anni '30, data a cui si può far risalire l'avvio di questa ricerca, a descrivere e definire l'Architettura come «arte di creare dei luoghi chiusi»⁵⁵. Afferma il maestro parigino, infatti, che:

si gira attorno a una scultura ma si penetra in un edificio, ed è là che si disvelano dei luoghi magici che sono tutti interi opera dello spirito. Saper creare dei luoghi interni. La più bella espressione umana è creare una seconda natura⁵⁶.

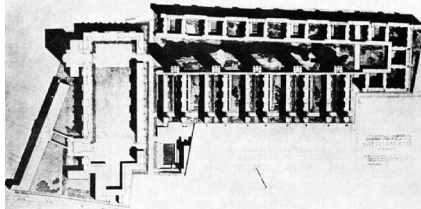
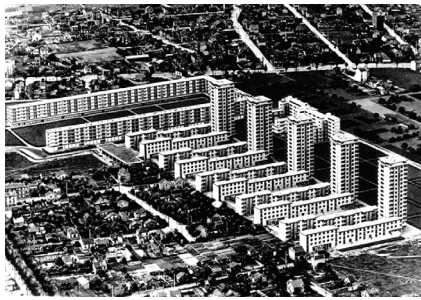
riprendendo in un certo modo quell'aforisma presente sulla *Contribution à une théorie de l'architecture* secondo cui «L'Architettura si impossessa dello spazio, lo limita, lo chiude, lo rinserra»⁵⁷.

In questa tendenza, è utile sottolineare, la ricerca di Perret non è isolata. È infatti significativo constatare come negli stessi anni si vadano concretizzando esperienze analoghe, che consentono di definire un orizzonte al cui interno rientrano ricerche differenti che però, per certi versi, guardano dal medesimo punto di vista tanto alle istanze contemporanee della costruzione della città, nascendo da un comune stato di necessità, quanto a quei valori della città storica riconosciuti ancora come necessari, in quanto depositari di un senso civico dell'abitare.

⁵⁵ PERRET 1945a (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 421).

⁵⁶ *Ibidem*, p. 421.

⁵⁷ PERRET 1952 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 455).



Esemplificativa, ad esempio, è l'esperienza portata avanti da Marcel Lods ed Eugène Beaudouin a Drancy, nei pressi di Parigi, dove nel 1933 si apre il cantiere per la costruzione del complesso de La Muette (figg. I.29-I.32). Sembra evidente, in questo progetto, la volontà di definire un'idea di città capace di contemplare allo stesso tempo spazi circoscritti ma non chiusi, dalle dimensioni contratte, come le corti e le strade al piede delle torri, evocativi degli spazi della città storica, o enormemente dilatati, come la corte aperta del Fer de Cheval, e di relazionarli, attraverso il ricorso ad edifici alti, alla scala del paesaggio urbano e del territorio.

Ancora, nei pressi di Lione, a Villeurbanne, si compie nel 1934 la realizzazione del centro urbano, ad opera di Môrce Leroux (figg. I.33-I.35). Una strada che conduce assialmente all'Hôtel de Ville e la piazza che viene costruita attorno ad esso sono inquadrati da una successione di torri gradonate, che rivelano non pochi legami con la ricerca condotta da Henri Sauvage a Parigi⁵⁸, poste al di sopra di una parte basamentale che individua con continuità gli spazi della strada e della piazza. Al di sopra di questa, lo sviluppo planimetrico degli edifici alti, e il loro rapporto con un alto 'fondale', che le lega reciprocamente, definisce una successione di corti aperte su strada, non dissimili da quelle preconizzate da Hénard nella definizione di una tipologia di boulevard à redans.

All'interno della riflessione portata avanti da Perret, e in particolare in quella serie di progetti elaborati per il concorso per la sistemazione d'area della Porte Maillot a Parigi, o per il Palazzo dei Soviet a Mosca, o ancora per la ricostruzione del Palais du Trocadéro, sempre nella capitale francese, come ha sottolineato Gargiani,

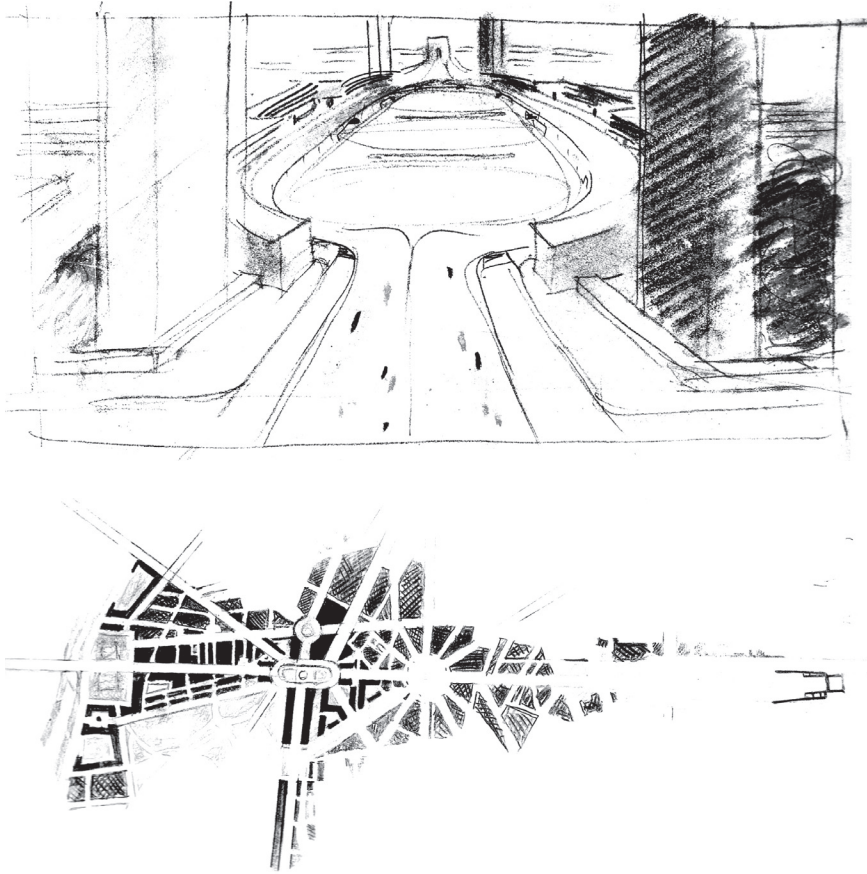
si va affermando una ricerca di continuità con le strutture storiche della città, perseguita con criteri compositivi e operativi della tradizione urbanistica francese tra Seicento e Ottocento, dalle Place Royale, ai complessi architettonici monumentali a scala urbana dell'Ancien Régime, ai boulevard haussmanniani⁵⁹.

Le torri che compaiono, se non nelle versioni definitive, perlomeno in tutte le fasi di studio di questi progetti, trovano infatti al proprio piede non più lo spazio continuo naturale, come nelle prime proposte delle

Figg. I.29-I.32. Eugène Beaudouin, Marcel Lods. Drancy, complesso residenziale La Muette. Veduta aerea; planivolumetrico; fotografie d'epoca delle corti residenziali.

⁵⁸ Si vedano, ad esempio, gli *immeubles* di Rue Vavin di Rue des Amiraux a Parigi, realizzati tra il 1912 e il 1930, nonché i progetti per l'*immeuble* Metropolis, del 1928, o quello elaborato per la sistemazione d'area della Porte Maillot, del 1930.

⁵⁹ GARGIANI 1993, p. 240.

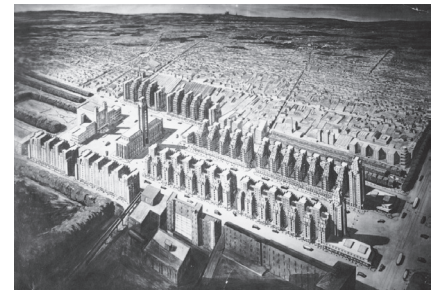


Figg. I.36-I.37. Auguste Perret. Parigi, progetto preliminare per la sistemazione d'area della Porte Maillot. Vista prospettica e pianta.

Villes-Tours e delle Maisons-Tours, quanto quello urbano circoscritto, definito invariabilmente dalla forma dell'isolato urbano.

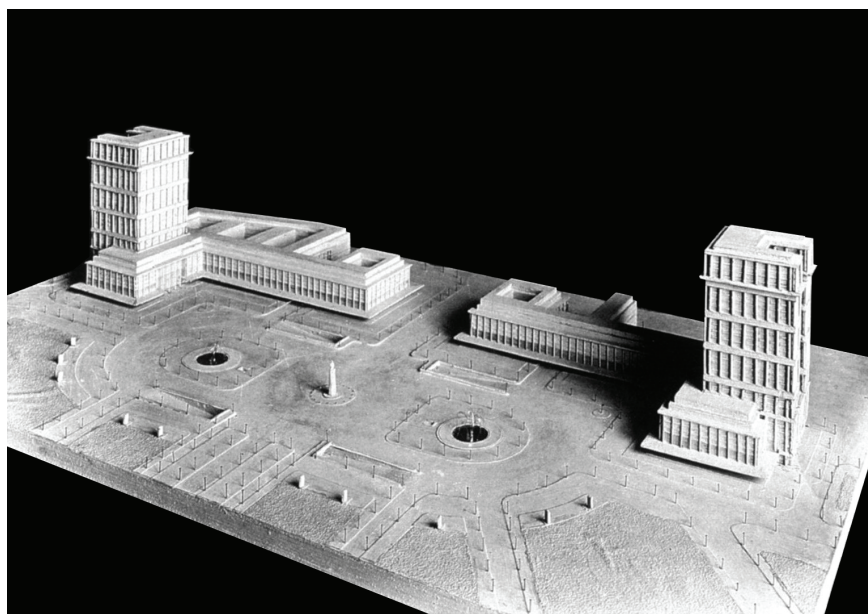
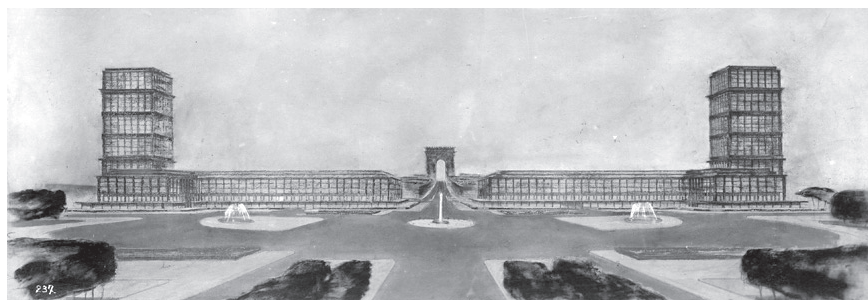
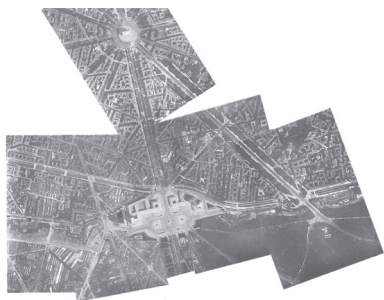
Redatte in occasione del concorso del 1930⁶⁰ (figg. I.36-I.37), tutte le fasi di studio del progetto per la Porte Maillot, qualificata come un punto notevole della forma urbana lungo quell'asse monumentale che attraverso l'Étoile e gli Champs Élysées conduce al Louvre, sono caratterizzate da una ricerca volta a individuare il significato del luogo all'interno della città e quindi le corrette relazioni sintattiche tra gli edifici a torre, che ne marcano il valore urbano, ed edifici in linea, che si articolano a circoscrivere lo spazio della piazza. Varia nelle differenti proposte, il numero, la collocazione e la forma delle torri, nonché quella degli edifici in linea.

Il progetto finale chiarisce gli esiti della ricerca: la piazza si configura 'aperta', definita cioè, come la Place de La Concorde di Ange-Jacques Gabriel, con la quale manifesta non poche analogie, mediante



Figg. I.33-I.35. Mòrice Leroux. Villeurbanne, centro urbano. Veduta aerea; fotografie d'epoca del fronte urbano e della strada.

⁶⁰ Il concorso d'idee ad inviti per la sistemazione d'area della Porte Maillot fu bandito nel 1930 dai fratelli Léonard e Pierre Rosenthal, e vide la partecipazione di dodici architetti, tra cui Le Corbusier e Pierre Jeanneret, Henri Sauvage e Robert Mallet-Stevens, oltre ai fratelli Perret.

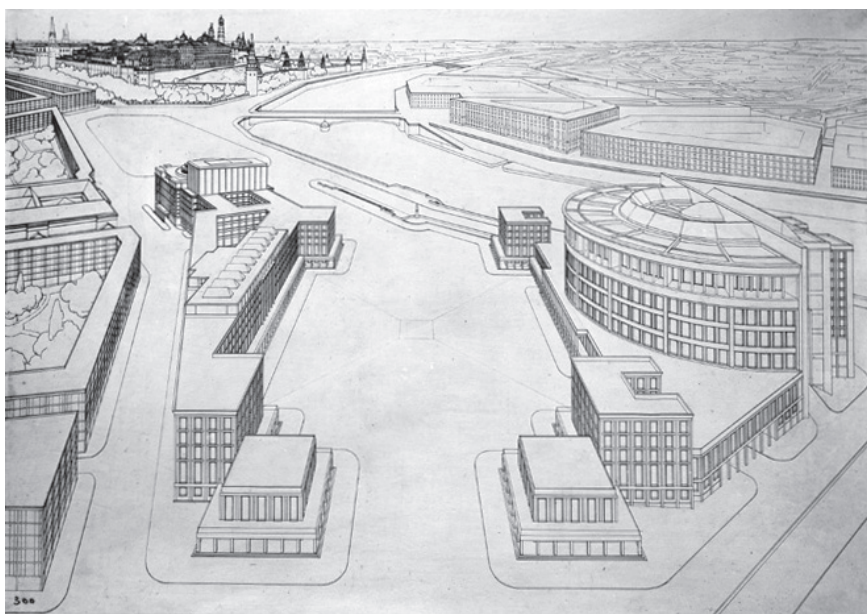
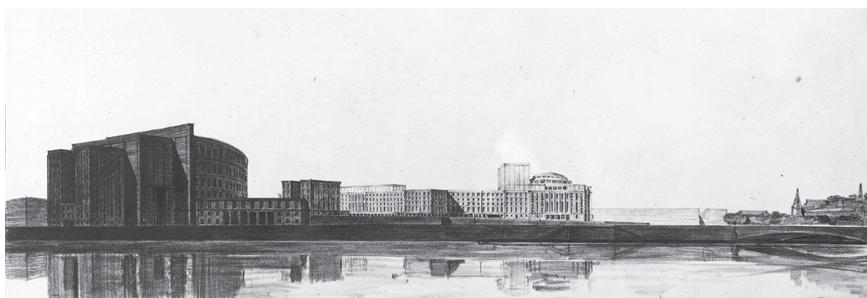


Figg. I.38-I.39. Auguste Perret. Parigi, progetto per la sistemazione d'area della Porte Maillot. Vista prospettica e fotografia del modello.

la costruzione di uno solo dei suoi margini. Il numero delle torri, due, stabilisce con chiarezza il tema, quello della porta urbana; queste si collocano ai due estremi della piazza, poste a misurarne l'eccezionale ampiezza (figg. I.38-I.40). Degli edifici bassi, che si articolano a definire il fondale di questo spazio, rivelano una chiara discendenza da quegli isolati urbani che costituiscono il sintagma costitutivo della città compatta immediatamente adiacente, con la quale se ne ricerca la continuità del tessuto. I due tipi sono legati tra loro in una relazione che, pur mediante una scomposizione analitica che consente di riconoscerli come elementi distinti, vede l'isolato urbano definirsi come il basamento dell'edificio a torre, a collocare spazi dal carattere definito a controllato all'interno di un sistema di relazioni a scala urbana e territoriale.

La tensione volta a indagare il ruolo e le possibilità compositive di questi capisaldi all'interno di una forma urbana compatta trova un'ulteriore esito nel progetto di concorso per il Palazzo dei Soviet, del 1931 (figg. I.41-I.43). Confrontandosi con un'orografia più complessa,

Fig. I.40. Auguste Perret. Parigi, progetto per la sistemazione d'area della Porte Maillot. Planivolumetrico.



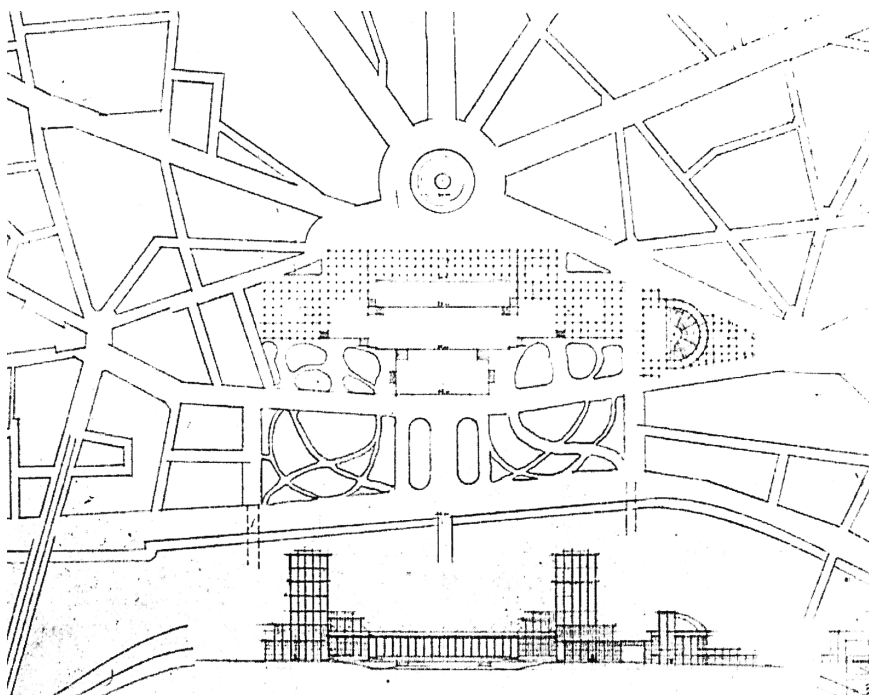
Figg. I.41-I.42. Auguste Perret. Mosca, progetto per il palazzo dei Soviet. Vista prospettica dal corso della Moscova e vista aerea.

un basamento continuo, articolato con altezze differenti che ne individuano i punti cospicui, circonda un sistema di piazze concatenate che si orientano tanto in rapporto al tessuto urbano circostante, quanto al corso della Moscova e al complesso del Cremlino. Al di sopra di questo basamento si colloca il teatro semicircolare, che definisce il prospetto monumentale lungo il corso della Moscova e stabilisce una triangolazione a distanza con le torri del Cremlino.

Analoghe al progetto per la Porte Maillot sono le prime soluzioni per il Palais de Chaillot, risalenti al 1933, che si articolava, prima ancora che in quel portico monumentale della versione definitiva, in un sistema costituito da due torri inquadranti la Tour Eiffel e relazionate tra loro da una parte basamentale che concludeva la prospettiva dello Champ de Mars oltre la Senna e lo raccordava alla quota sopraelevata della collina di Passy (figg. I.44-I.45).

È dunque a partire da questa serie di riflessioni, più che da una

Fig. I.43. Auguste Perret. Mosca, progetto per il palazzo dei Soviet. Planimetria.



Figg. I.44-I.45. Auguste Perret. Parigi, Progetto preliminare per il Palais de Chaillot. Vista prospettica dal corso della Senna; pianta.

contingenza specifica, che si sviluppa l'esperienza di Perret⁶¹ nel contesto delle due Ricostruzioni in Francia⁶². All'interno della Première Re-

⁶¹ Il maestro parigino occupò un ruolo istituzionale all'interno della Ricostruzione, sia come membro del *Comité national de la reconstruction*, organismo istituito alla fine del 1940 con lo scopo di esaminare ed eventualmente approvare i progetti dei piani di ricostruzione per le città colpite dagli eventi bellici, nonché come presidente dell'*Ordre des architectes*.

⁶² Per un'attenta ricostruzione storica delle vicende relative alla Première e Seconde Reconstruction si rimanda a KOPP, *et al.* 1982, BAUDOUÏ 1993, LUCAN 2001.

construction, avviata dalla fine del 1940 in seno al governo di Vichy, si colloca infatti la ricostruzione di Place Alphonse-Fiquet ad Amiens, che in un certo senso costituisce un immediato precedente del progetto per Le Havre, e della quale è chiara tutta la distanza che la separa da quelle esperienze che nella ricostruzione delle città della Val-de-Loire trovarono il proprio laboratorio privilegiato⁶³ (figg. I.46-I.48).

Nella complessità e dalla molteplicità delle questioni poste dallo scenario delle città bombardate e dall'innegabile necessità di individuare le modalità per ristabilire un legame col proprio passato, l'opera di Perret, più che all'interno di una «concezione dell'urbanistica come *embellissement*, attuata ricostruendo e trasformando la città secondo l'immagine di quella antica»⁶⁴, sembra definirsi in continuità e coerenza con quelle premesse della ricerca già chiare negli anni antecedenti il conflitto mondiale. A fronte infatti di piani di ricostruzione che si limitavano a definire «allineamenti regolari per rettificare strade e viali, omogeneizzando la misura degli isolati e disegnando delle ordonnances architecturales per gli spazi pubblici più importanti»⁶⁵, dichiarava egli infatti:

Perché, come in Guyenne ai tempi della guerra dei Cent'anni, come un po' ovunque all'epoca della grande diffusione delle "Villeneuve", non costruiamo degli agglomerati rettangolari come dei campi, formati da gruppi di cui il nostro Palais Royal, a Parigi, è il modello. Quando il raccordo con ciò che sussiste del passato o ogni altro motivo ragionevole non lo esige, costruiamo coraggiosamente queste città moderne più o meno lontano dai centri sinistrati. Facciamo del nuovo piuttosto che perdere il nostro tempo a riparare ciò che spesso non può esserlo⁶⁶.

Al di là della portata di questa affermazione, quel che è evidente, anche dall'osservazione dell'esperienza concreta di Amiens, è la volontà di ripensare, piuttosto che «ricostituire o ancora rimodellare»⁶⁷, la forma dei territori e delle città in relazione a quelle che sono le questioni poste dalla contemporaneità. Indipendentemente dalle contingenze che nel 1941 avevano visto la promulgazione della *Charte de l'architecte reconstituteur*, che precisava «le direttrici culturali della

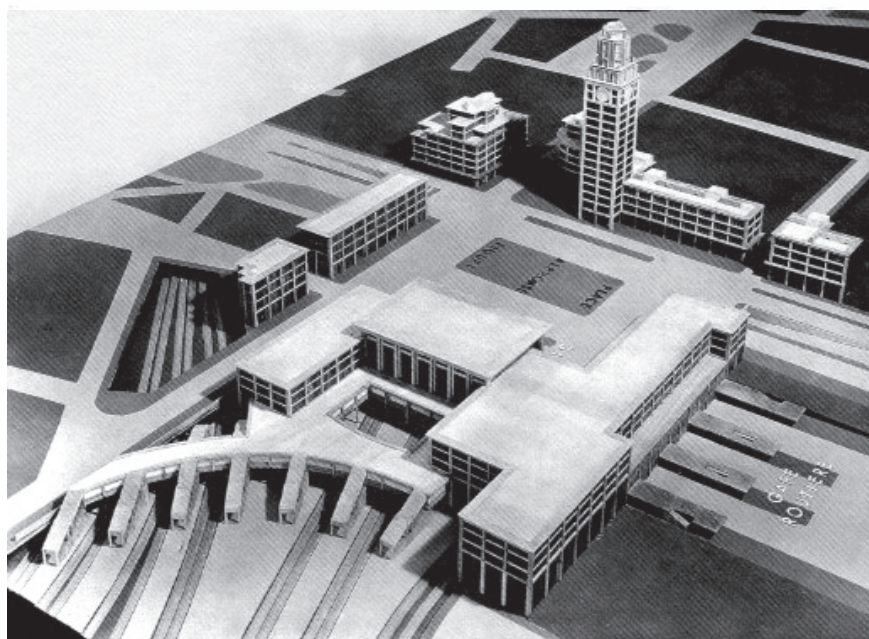
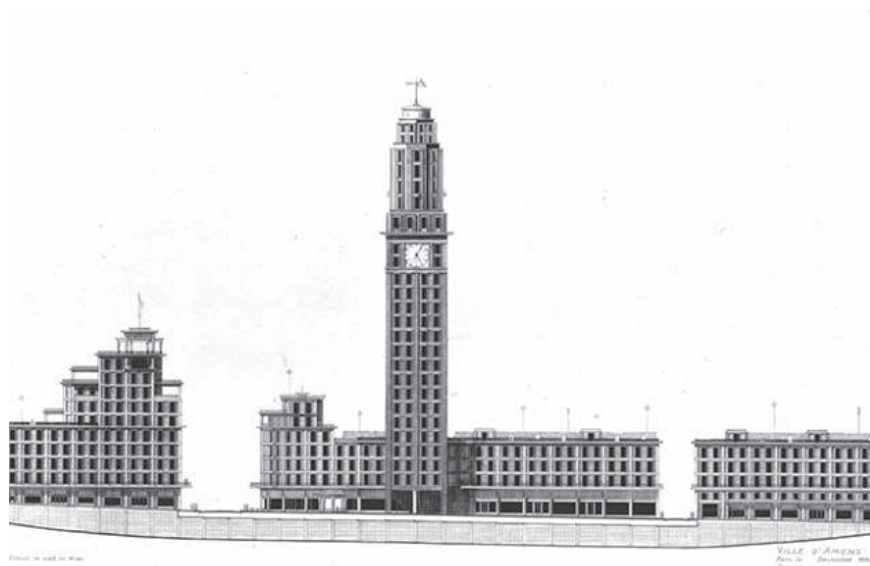
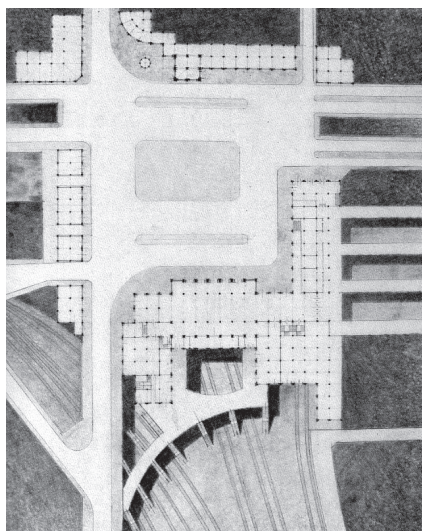
⁶³ Si vedano, ad esempio, i piani di ricostruzione di Orléans, Gien, Sully-sur-Loire e Châteauneuf-sur-Loire.

⁶⁴ LUCAN 2001, p. 22.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 19.

⁶⁶ PERRET 1941a (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 408).

⁶⁷ LUCAN 2001, p. 22.



Figg. I-47-I.48. Auguste Perret. Amiens, progetto per place Alphonse-Fiquet. Prospetto del fronte occidentale della piazza; fotografia del modello.

ricostruzione, nelle quali soprattutto è evidente l'attenzione alle tradizioni stilistiche regionali»⁶⁸, la risposta fornita da Perret mostra una validità all'interno di quel più generale stato di necessità originato dall'espansione delle città e dalla necessità di conferire alle sue forme un passato, non tanto tramite un'«esteriore imitazione stilistica»⁶⁹, quanto mediante un procedimento analogico che vede una «reinterpretazione delle ragioni più profonde della tradizione storica»⁷⁰.

Il progetto per Amiens, dunque, non si risolve nella riproposizione

Fig. I.46. Auguste Perret. Amiens. progetto per place Alphonse-Fiquet. Pianta.

⁶⁸ GARGIANI 1993, p. 248.

⁶⁹ *Ibidem*, p. 248.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 248.



Fig. I.49. Auguste Perret. Amiens, progetto per place Alphonse-Fiquet. Vista della stazione ferroviaria, della torre e della cattedrale (FdA).

di un'immagine particolare della città della Piccardia, quanto nell'invenzione, intesa etimologicamente come ritrovamento, di forme che manifestano un legame e un'appartenenza a un più ampio mondo culturale, che è quello delle città francesi del nord. È dunque questa la ragione che spiega la scelta fondativa, nel progetto per Place Alphonse-Fiquet di collocare un *beffroi* là dove non era mai stato, come se ci fosse sempre stato, e di ripensare coerentemente e storicamente la forma urbana all'interno della relazione tra la torre civica e la mole della cattedrale gotica (fig. I.49). Lo stesso autore aveva infatti affermato a questo proposito:

Ho realizzato una torre di 24 piani ad Amiens perché queste città del nord sono 'città a beffroi'. Dato che non serve a portare un orologio e delle campane, il mio beffroi sarà abitato, ecco tutto. 20 piani di abitazioni, 4 di servizi pubblici, 104 metri di altezza. È un beffroi, ecco tutto⁷¹.

Al piede della torre è la piazza della stazione ferroviaria, la cui costruzione sembra costituire l'occasione per riprendere, nell'articolazione del suolo in una quota ipogea, corrispondente alle linee ferroviarie, e una all'aria libera, corrispondente al piano stradale, quella «coquille d'œuf»⁷² già preconizzata nei primi progetti per le Villes-Tours (fig. I.50). Al di sopra di questo suolo artificiale, lo spazio pubblico,

⁷¹ PERRET 1948a (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 441).

⁷² «guscio d'uovo», [tr.d.A.]. COIGNET 1861, p.161.



Fig. I.50. Auguste Perret. Amiens, progetto per place Alphonse-Fiquet. Vista della torre dalla quota ipogea della stazione ferroviaria (FdA).

individuato da una serie di isolati e qualificato attraverso il rapporto tra il portico ad ordine gigante dell'edificio della stazione e il grattacielo, posto a segnare l'accesso alla città storica.



Auguste Perret. Amiens, Vista della torre dalla cattedrale (FdA).

PARTE II. LA FORMA URBANA

L'ipotesi che guida lo studio della forma urbana è che l'esperienza di Le Havre costituisca una dimostrazione di come una forma chiaramente compatta ed evocativa dell'urbanità della città storica possa definirsi a partire dalle relazioni stabilite con i 'fatti geografici' che caratterizzano il luogo nel quale questa si colloca. La sua lettura dunque, finalizzata al riconoscimento dei principi insediativi e del significato della sua forma, si struttura sostanzialmente attraverso due momenti conoscitivi, volti a indagare e verificare quei due sistemi di relazioni, quello stabilito con la storia da un lato e quello definito con la natura dall'altro, che hanno conformato il progetto di ricostruzione di Perret. Questa analisi, come già espresso, si attua dunque all'interno di una prospettiva tanto storica quanto geografica, laddove la prima viene intesa secondo due possibili accezioni, ponendo cioè il progetto di Perret in relazione sia alla storia particolare di Le Havre, dalla fondazione del porto agli inizi del XVI° sec. fino alla distruzione del centro urbano durante la Seconda Guerra Mondiale, che a quella più generale della città francese; la seconda invece come verifica di una possibile corrispondenza, e riconoscimento dei modi con cui questa si esplica, tra la forma urbana e quelle della geografia fisica.

L'ipotesi di partenza, per quanto riguarda il primo di questi sistemi di relazioni, vale a dire il rapporto tra la forma del progetto di Perret e quella storica della città atlantica si discosta dalle letture suggerite da Gargiani¹, che interpretano il progetto di Perret alla luce di una volontà tesa a recuperare e riproporre le sequenze spaziali della città distrutta, e fa propri, al contrario, quei contributi, da quello di Polesello, Rossi e Tentori, fino a quello, relativamente più recente, di Gravagnuolo², che hanno interpretato il progetto di Perret come una «rifondazione *ex novo*»³, volta a individuare e riproporre il senso più che le forme

¹ Afferma Gargiani che «l'intenzione di salvaguardare l'identità di Le Havre gli suggerisce di riproporre le sequenze spaziali di viali e di piazze della città distrutta». (GARGIANI 1993, p. 268).

² Sostiene Gravagnuolo che «L'anziano maestro imposta il disegno della ricostruzione su un'idea chiara e solo in apparenza semplice: ricomporre il senso urbano della città storica, razionalizzandone però l'impianto mediante una rifondazione». (GRAVAGNUOLO 1991, p. 230).

³ POLESSELLO, *et al.* 1960, p. 45.

particolari della città. Appare infatti chiaro, da una lettura sinottica tra alcune specifiche fasi della sua storia e il progetto di Perret, che gli spazi che strutturano la forma di quest'ultimo ricalcano solo in parte quelli della città storica e che alcuni, come la Porte Océane, sono del tutto nuovi rispetto alla sua conformazione prebellica, ma necessari in virtù di un principio di coerenza del progetto urbano. È in secondo luogo evidente, ad una ulteriore lettura, che, pur quando ne ricalcano la collocazione, gli spazi monumentali, le piazze e le strade della nuova città possiedono una forma, delle sintassi compositive e un carattere differente rispetto a quelli della città storica. La tesi sostenuta dunque in questo ambito dello studio è che il progetto di Perret abbia guardato criticamente ai quattro secoli e mezzo di storia della città, non assumendola aprioristicamente come un dato assoluto cui far ritorno, ma verificando il senso più che l'apparenza delle sue forme, assumendole in virtù della loro necessità e trasfigurandole coerentemente all'interno del progetto di rifondazione.

Come già nell'esperienza immediatamente precedente di Amiens, la memoria cui questo progetto fa quindi riferimento non è tanto quella specifica della città atlantica, quanto quella più vasta e generale relativa alla costruzione della città francese, le cui esperienze paradigmatiche sembrano essere chiaramente riconoscibili nelle forme del progetto perrettiano. La ricostruzione di Le Havre appare infatti come il prodotto di una più vasta e condivisa cultura urbana, di quella cultura sviluppatasi negli ultimi quattro secoli attraverso esperienze molteplici e differenti, dalla costruzione delle *Places Royales* fino alle proposte di Hénard, per indicare limiti temporali di questa articolata ed unitaria riflessione, che hanno avuto il merito di costituirsi, oltre che in relazione a uno stato di necessità rispetto al proprio tempo, anche e soprattutto in una sostanziale continuità e coerenza l'una rispetto all'altra, collocandosi all'interno di una più vasta e condivisa ricerca su una comune idea di città.

L'esplicazione del secondo di questi rapporti, quello con la natura, sembra invece manifestare la propria necessità a partire dal riconoscimento, nella forma specifica di Le Havre, con i suoi spazi, i loro stessi nomi, le sue architetture, di una relazione consustanziale con le forme naturali del luogo che ospita la città. A differenza infatti degli altri grandi progetti urbani sviluppati dall'architetto parigino, questo si colloca in un territorio fortemente caratterizzato dalla presenza delle grandi forme della geografia fisica, e sembra anzi possibile affermare che la tabula rasa con la quale Perret si dovette confrontare all'indomani dei

bombardamenti che tra il 4 e il 5 settembre del 1944 rasero al suolo il centro urbano della città atlantica rese drammaticamente evidente il valore formale di quegli elementi della geografia fisica, tanto quelli originari dell'orografia, quanto quelli determinati dalle trasformazioni antropiche di quelle insenature naturali che avevano reso possibile la nascita di un havre, e in un certo senso ha determinato la rifondazione di una città che, come una «seconda natura»⁴, ha definito i propri principii insediativi in relazione a quelli morfologici del territorio. Questo specifico atteggiamento sembra tuttavia non essere del tutto estraneo anche all'esperienza storica di Le Havre. Le fasi dello sviluppo della città prese in esame sembrano infatti aver definito i propri principii insediativi ed essersi conformate riconoscendo e interpretando, attraverso le forme del proprio tempo, la geografia fisica del luogo, e la lettura comparata col progetto di Perret mostra dunque che la continuità tra le prime e la seconda debba essere piuttosto ricercata nel legame stabilito tra la forma urbana e quelle della geografia. Alla luce di ciò, è dunque possibile sostenere che nella rifondazione di Perret la forma della città e dei suoi luoghi si determini, più che da un imperativo di carattere storico finalizzato all'evocazione degli spazi della città distrutta, a partire dal riconoscimento dell'identità del locus, e che quindi si attui «non solo lavorando ed operando in modo estetico alla costruzione del manufatto, ma conferendo senso estetico anche ad insiemi la cui presenza al mondo è, per così dire, precedente alla nostra azione diretta»⁵.

In questi 'fatti geografici' e nelle loro relazioni reciproche sembra infatti, in misura ancora più profonda, essere riconoscibile l'identità stessa del luogo, una sorta di *genius loci* che ha costituito lo «spirito stesso della città»⁶, tradotto nelle forme della sua architettura, e più nello specifico in quella che si potrebbe definire come «una città analoga, vale a dire una città dotata di spazi che aspirano ad essere già familiari e comunemente intelleggibili»⁷.

Nel progetto di ricostruzione di Perret, dunque, il rapporto con le forme della geografia viene esplicitato attraverso un procedimento analogico che vede il ricorso a quella più vasta memoria urbana della città francese, nello specifico Parigi, la sua città, i cui frammenti si ricompongono organicamente nella forma di Le Havre, trasfigurati in

⁴ PERRET 1945a (in ABRAM, *et al.*, 2006, p. 421).

⁵ GREGOTTI 1966, p. XX.

⁶ POLESSELLO, *et al.* 1960, p. 45.

⁷ LUCAN 2003, p. 42.

relazione al luogo nel quale questi si ricollocano, come se fossero, parafrasando le parole dello stesso Perret, da sempre esistiti.

II.1. La situazione geografica

Già attraverso la propria collocazione, Le Havre descrive quel punto cospicuo individuato, lungo la costa atlantica della Normandia, dall'estuario della Senna.

La parte marittima del corso del fiume, da Rouen fino alla foce, è caratterizzata da una sequenza di anse delimitate e concluse, lungo le due rive, dai salti di quota degli altipiani dei Pays-de-Caux e del Bec-de-Caux a Nord, del Roumois e del Lieuvin a Sud, i cui margini, dapprima ravvicinati, si distanziano in corrispondenza di Tancarville, a definirne il suo estuario. Si potrebbe dunque affermare che questa particolare condizione determini una concatenazione di stanze territoriali, il cui carattere è riconducibile alle relazioni stabilite tra le forme dell'orografia. Il fondovalle è infatti inizialmente rinserrato dai margini degli altipiani dei Pays-de-Caux e del Roumois, e contraddistinto da un marcato carattere di internità, per poi dilatarsi e aprirsi verso l'Oceano, tra il Bec-de-Caux e il Lieuvin, in corrispondenza dell'estuario del fiume, dove le rive dell'Alta e della Bassa Normandia arrivano a distanziarsi di circa 25 chilometri.

Ciascuna di queste differenti stanze territoriali sembra essere commentata da una successione di centri urbani, localizzati in quota, al margine dell'altipiano o immediatamente al suo piede, e questi ultimi in particolare, attraverso la propria collocazione, descrivono la cospicuità di alcuni punti del corso del fiume, quali le anse, le bocche dei suoi affluenti e le vallate che si dispongono perpendicolarmente ad esso. Sembra essere questa infatti l'invariante che determina la collocazione di Rouen, posta allo sbocco degli affluenti del Robec e della Clérette; di Duclair, sull'Austreberthe; di Caudebec-en-Caux, posta all'immissione dell'Ambion; del porto romano di Lillebonne, sorta lungo il corso del Commerce, e di quelli più tardi di Harfleur, sul Lézarde, e infine di Honfleur, sulla Morelle.

Ai differenti caratteri dello spazio naturale corrispondono due modalità diverse che descrivono la relazione tra il fondovalle e le forme dell'acqua, tanto quella del corso della Senna, quanto quella dell'Oceano Atlantico. La pianura sembra essere infatti costantemente ordinata, lungo tutto il suo sviluppo, dalla geometria dei campi e dei

canali di irrigazione, che si dispongono a costruire delle trame orientate perpendicolarmente al corso del fiume. La parte corrispondente all'estuario, in virtù della prossimità all'Oceano e della sua dilatazione spaziale, individua un'ulteriore relazione nelle forme di quei bacini portuali costruiti 'addomesticando' le originarie insenature naturali che come in una laguna convogliavano le acque del mare all'interno della pianura.

Le Havre si colloca in questo particolare ambito del corso della Senna, sul suo estuario, in uno stretto lembo di pianura fortemente caratterizzato al proprio interno dalla presenza dei bacini portuali, e il cui limes è definito a settentrione dal repentino salto di quota della falesia del Bec-de-Caux, a mezzogiorno dall'estuario della Senna, e a occidente dall'Oceano Atlantico.

II.2. Dalla fondazione del porto alla tabula rasa.

Sembra possibile affermare che tanto la forma specifica quanto le mutue relazioni stabilite tra gli elementi della geografia fisica abbiano determinato innanzitutto le ragioni della scelta localizzativa dell'insediamento, che riflette il riconoscimento di una qualità al luogo nel quale è sorta la città e quindi la sua cospicuità all'interno dello spazio naturale prima ancora che del territorio. Più in generale, è necessario sottolinearlo, l'intera riva destra della foce della Senna, per quel che riguarda l'area oggetto di questo studio, si presenta fortemente caratterizzata dalle forme naturali dell'altopiano del Bec-de-Caux, della pianura al suo piede, dell'estuario della Senna e della costa dell'Oceano Atlantico, che sembrano definire dei sistemi dotati di una certa complessità, strutturati attraverso una serie di relazioni reciproche. All'interno di questo contesto, la presenza di quei molteplici punti cospicui della geografia, che conferiscono allo spazio un carattere chiaramente anisotropo, sembra aver determinato la forma del territorio attraverso le relazioni di quei centri urbani che, interpretando la forma naturale attraverso la loro collocazione, si sono storicamente impiantati in quest'area. La ricostruzione storica svolta attraverso l'indagine cartografica e la lettura comparativa della forma urbana e delle sue espansioni in relazione a quella della geografia e del territorio, lungi dal volersi costituire con uno scopo meramente archeologico, consente di individuare la presenza e la declinazione di quei principi insediativi che consentono una più chiara interpretazione del senso, dell'origine

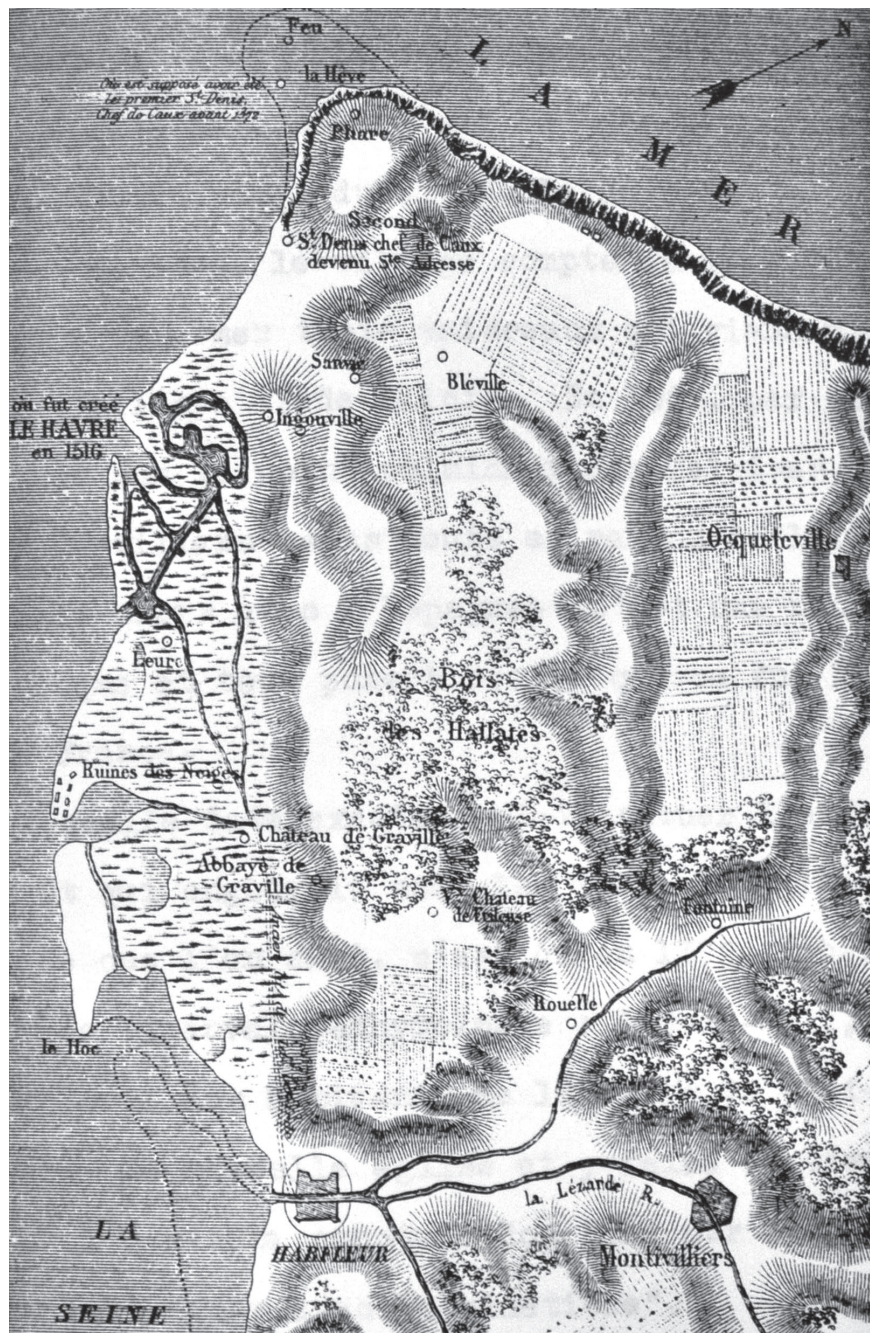


Fig. II.01. Ricostruzione cartografica dell'estuario della Senna e dell'altipiano del Bec-de-Caux.

e dello sviluppo della forma di Le Havre.

L'altipiano del Bec-de-Caux, luogo più stabile e idoneo alla presenza di insediamenti urbani, si definiva infatti come ordinato, già precedentemente alla fondazione di Le Havre, da una sistema puntuale di modesti centri abitati, localizzati in quei punti cospicui della sua forma che consentivano di strutturare il territorio attraverso le mutue relazioni tra l'altipiano e il fondovalle, in gran parte acquitrinoso, e attraverso questo con l'estuario del fiume e l'oceano (fig. II.01). Questo si presentava infatti 'commentato', lungo il suo crinale, da una successione

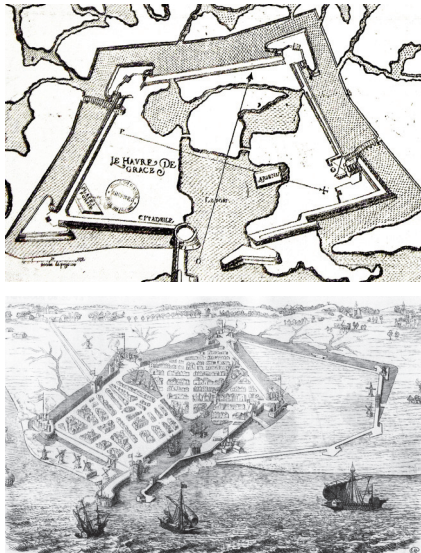
di centri urbani, come nel caso di Saint Denis Chef-de-Caux e Sanvic, localizzati in prossimità del Cap la Hève, o al suo piede, da Ingouville e Graville, localizzati dove i depositi franosi conferivano una maggior stabilità al suolo e una serie di insenature fluviali si spingeva fino al piede della falesia.

Il fondovalle invece, largamente instabile a causa dell'azione continua delle acque del fiume e dell'oceano, aveva offerto condizioni idonee all'insediamento quasi esclusivamente in corrispondenza di quelle strette valli che, orientandosi perpendicolarmente alle sue pendici e determinandone dei punti di discontinuità, penetravano il gradino calcareo della falesia. Queste valli, più o meno profonde, attraversate o meno da corsi d'acqua, avevano offerto condizioni idonee all'insediamento di piccoli centri come Gonfreville-l'Orcher ma soprattutto di centri urbani più strutturati come Harfleur, avamposto di Rouen, collocato lungo il corso del Lézarde, in corrispondenza del suo sbocco nell'estuario della Senna.

Al piede della falesia la pianura si presentava con un carattere prevalentemente anfibio, in cui depositi alluvionali più o meno stabili si combinavano assieme a paludi e insenature alimentate dalle acque dolci della falesia o da quelle salate dell'Oceano, soggette alle correnti fluviali della Senna e all'azione dell'Atlantico⁸, e al cui interno collocava il solo centro di Leure, annesso del vicino porto di Harfleur. Una serie di percorsi, a partire da Ingouville e Saint Denis Chef-de-Caux sulle pendici della falesia, e da Leure all'interno della pianura stessa, traversava le paludi per raggiungere la sua estremità occidentale, caratterizzata dalla presenza di un sistema di insenature stabili con acque profonde, dette Lieu de Grâce, alimentate dalle acque della falesia e situate a margine tra l'Oceano e l'estuario del fiume, ma sufficientemente riparate tanto dalle correnti fluviali, quanto da quelle marine.

I ripetuti insabbiamenti dei bacini portuali di Harfleur a causa delle correnti fluviali, assieme alla necessità di garantire a Parigi un libero accesso al mare a causa dei rapporti conflittuali con la vicina Inghilterra, nonché in virtù delle potenzialità delle relazioni col Nuovo Mondo, indussero François I^{er} a conferire nel 1515 a Guillaume Gouffier, signore di Bonnivet, l'incarico di «individuare, lungo la costa di Normandia e dei Pays-de-Caux, un luogo conveniente per mettere in sicurezza le

⁸ ETIENNE-STEINER 2005, p. 21.



navi e i bastimenti che navigano sull'Oceano»⁹. Dopo una ricerca che aveva preso in considerazione anche altri porti lungo le coste dell'Alta e della Bassa Normandia¹⁰, la scelta del sito ricadde sul Lieu de Grâce, situato alla giunzione tra la Senna e la Manica, grazie alle quali era possibile stabilire una relazione diretta tanto con Parigi e il cuore della Francia quanto con le Americhe, e riconosciuto come «il più appropriato e il più agevole della suddetta costa e dei Pays-de-Caux per realizzare un porto nel quale i bastimenti possano comodamente arrivare e rimanervi in sicurezza e per edificare questo porto nella forma che gli spetta»¹¹.

Il 7 febbraio 1517 su ordinanza di François I^{er} presero dunque avvio quei lavori condotti da Guyon Le Roy per «costruire il suddetto porto e le sue fortificazioni nel Lieu de Grâce»¹². Il margine naturale delle rive cominciò così ad assumere le forme artificiali di quelle banchine che definivano i bacini portuali, il cui accesso era individuato dalla Tour François I^{er}, che definiva la soglia tra l'internità del porto e l'esternità dell'Oceano Atlantico.

Solo in seguito, secondo quanto attesta un atto dell'8 ottobre 1517, sarebbe stata costruita, allo scopo di alloggiare mercanti e marinai, la Ville de Grâce, poi ribattezzata François-de-Grâce: una «fortezza e una città murata che potesse essere popolata, e al cui interno avrebbe potuto abitare gente di ogni stato»¹³. Seppur frutto di uno sviluppo spontaneo, inizialmente non pianificato e addirittura frutto di una speculazione fondiaria¹⁴, anche nella primissima fase di edificazione della città sembra parzialmente riconoscibile un'idea di forma. La città, sviluppata a partire dalle banchine portuali, si estendeva dall'ingresso del porto a Ovest fino all'attuale Bassin du Roi a Est e si strutturava lungo quei percorsi che collegavano il vecchio Lieu de Grâce con quei centri urbani già consolidati, come Saint Denis Chef-de-Caux, Ingouville e Leure, alle intersezioni dei quali si collocavano i due grandi spazi pubblici della città. I primi due percorsi, orientati dalle pendici della falesia all'estuario, erano incernierati e conclusi dalla Tour François I^{er}, che con la sua piazza definiva dunque, oltre che l'accesso al porto, anche l'affaccio della città sul grande spazio aperto dell'Oceano. Il percorso per Ingouville, replicato nell'attuale Rue de Paris,

⁹ DE MERVAL 1875, p. 9.

¹⁰ COLBOC 1943, p. 55.

¹¹ DE MERVAL 1875, p. 9.

¹² DE MERVAL 1875, p. 10.

¹³ DE MERVAL 1875, p. 258.

¹⁴ LAVEDAN, *et al.* 1966.

Figg. II.02-II.03. Pianta 'ideale' delle fortificazioni di Le Havre (Fonti AMMH); veduta della città in un'incisione di Hieronymus Cock, 1550 ca..



Fig. II.04. Le Havre. Il re sulla collina di Ingouville (Fonte BNF).

si definiva come dorsale della nuova città, e alla sua intersezione con quello per Leure si collocavano la piazza del mercato e quella della cappella e più tarda chiesa di Notre-Dame.

La prima espansione pianficata, datata al 1541 su progetto del senese Girolamo Bellarmato, vide la definizione di un fossato e di una cinta muraria che individuava chiaramente la città come un manufatto unitario al cui interno le sue parti costituenti si compenetravano, letteralmente come isole di un arcipelago, col sistema delle insenature naturali e degli attuali Bassin du Roi e de la Barre (figg. II.02-II.03). La città era infatti composta dall'originario quartiere di Notre-Dame, il cui tessuto era stato saturato fino al margine delle nuove mura; dal nuovo quartiere di Saint-François, fondato su un'isola adiacente oltre il Bassin du Roi, e strutturato su un impianto cardo-decumanico che assumeva una giacitura indipendente dal primo e consonante rispetto alla forma dell'isola, e dal quartiere de la Barre, definito su una maglia a pettine, orientata perpendicolarmente alla linea di costa. Pur se 'centrate' sulle piazze delle chiese di Notre-Dame du Havre la prima o di Saint-François la seconda, la conformazione di queste tre parti, la loro riconoscibilità come elementi autonomi e in sé conclusi, conferisce ai bacini portuali, come ha sottolineato Claire Etienne-Steiner¹⁵, il significato di vero «centro geometrico e simbolico della nuova città»¹⁶.

¹⁵ ETIENNE-STEINER 2005, p. 54.

¹⁶ ETIENNE-STEINER 2005, p. 54.

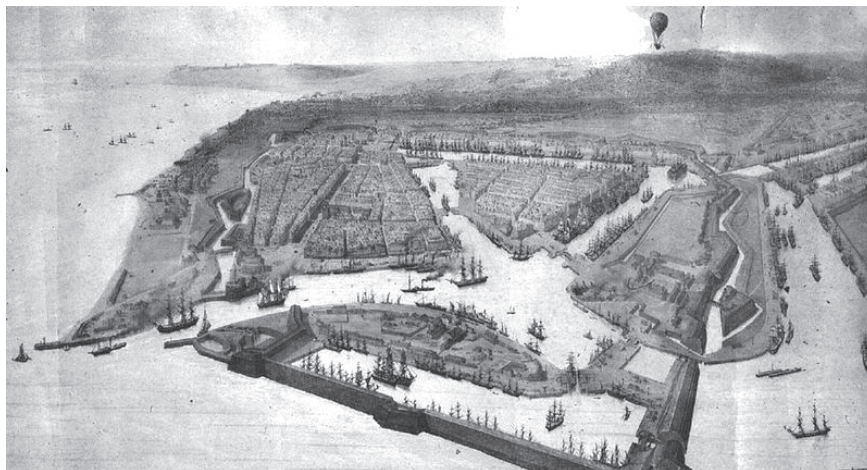


Fig. II.05. Le Havre. Veduta a volo d'uccello del porto e della città, alla metà del XIX sec..

È infatti l'immensa piazza del porto a costituire col suo grande invaso, ora in secca, ora riempito dalle maree, il 'teatro della città' sul quale si dispongono, si rappresentano e si relazionano reciprocamente i tre quartieri di François-de-Grace (fig. II.04).

Con il piano di François Laurent Lamandé, datato al 1787, la città, ribattezzata nel frattempo come Le Havre-de-Grace, definì la propria espansione nell'area pianeggiante a nord delle isole di Notre-Dame e di Saint-François (fig. II.05). Analogamente a quanto già avvenuto nel corso della sua storia, anche in questo caso l'espansione urbana si attuò riconoscendo il valore formale dei bacini portuali. L'ampliamento della città si definì infatti su un tessuto ortogonale strutturato su un impianto cardo-decumanico ordinato dalla Rue del Paris, che legava il nuovo quartiere a quello di Notre-Dame, e dall'asse individuato dal Bassin du Commerce che con l'antistante Place Royale, posta alla loro intersezione, andava a definire una vasta piazza d'acqua che costituiva il centro monumentale della nuova città.

Successivamente alla demolizione delle fortificazioni, avvenuta a partire dal 1852, la città continuò la propria espansione fino a guadagnare le pendici della falesia a Nord e l'Oceano a Ovest (fig. II.06). Nel primo caso la forma urbana continuò a strutturarsi ancora una volta su un impianto ortogonale, che iterava quello immediatamente adiacente dell'espansione progettata col piano Lamandé. Il limite settentrionale di questa parte di città era costituito dall'attuale Boulevard de Strasbourg che, correndo parallelamente al piede della falesia e giungendo fino all'Oceano, descriveva la variazione del suolo da una condizione pianeggiante a una acclive. La Rue de Paris strutturava invece una successione di tre grandi vuoti urbani: il porto, il Bassin

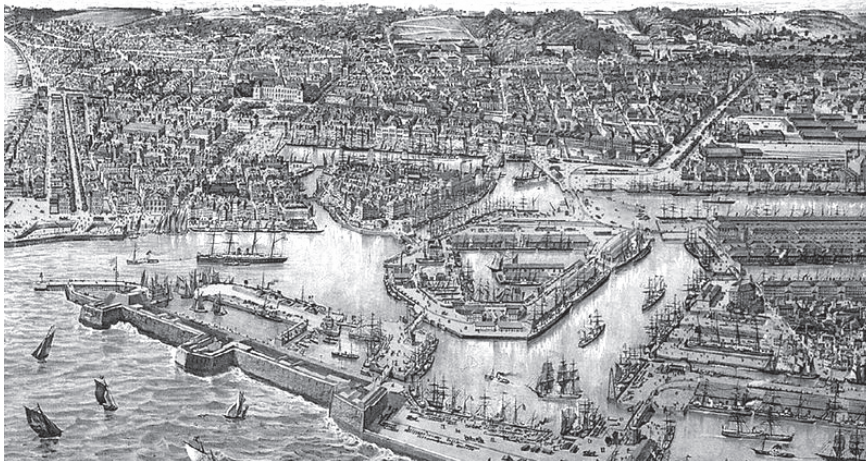


Fig. II.06. Le Havre. Veduta a volo d'uccello del porto e della città, alla fine del XIX sec..

du Commerce e la Place de l'Hotel de Ville che, all'incrocio con Boulevard de Strasbourg, si collocava dinanzi alla grande forma naturale della falesia. L'espansione occidentale si strutturava invece lungo la costa dell'Oceano, replicata nella giacitura del Boulevard François I^{er}, che generava una rotazione del nuovo tessuto urbano rispetto al preesistente quartiere di Notre-Dame.

Seppur non ancora individuate le corrette relazioni sintattiche tra queste parti, riconoscibili innanzitutto nelle difficili congiunzioni di percorsi e maglie con giaciture differenti, nonché in alcune relazioni irrisolte tra le nuove parti della città, l'Oceano e il porto, sembra comunque chiara la definizione di un nuovo problema di forma. La città si espande infatti ora dalla falesia a Nord, fino alla foce della Senna a Sud e all'Oceano Atlantico a Ovest (fig. II.07). Sono queste le grandi forme della natura che, assieme ai bacini portuali, costituiscono l'identità del luogo. Sono ancora queste le forme che emergono drammaticamente dalla tabula rasa del centro urbano, conseguenza dei bombardamenti inglesi del 5 e 6 settembre 1944, e che definiscono con chiarezza il 'tema' del progetto di ricostruzione ad opera di Perret (fig. II.08).

II.3. La ricerca dell'Atelier de Reconstruction de la Ville du Havre

Nel maggio del 1945 Perret ricevette da Raoul Dautry, a capo dell'allora neonato Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, la nomina di architecte en chef per la ricostruzione del centro urbano di Le Havre. La decisione ministeriale di affidare l'incarico di ricostruzione della città atlantica al maestro parigino fu preceduta, e

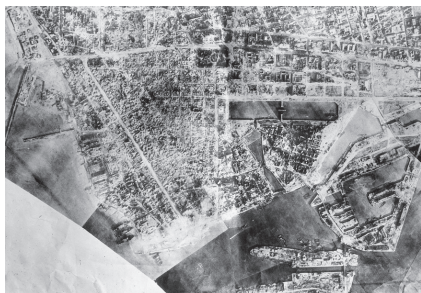


Fig. II.07. Le Havre. Fotografia aerea del centro urbano, 1939 ca.

in un certo senso indotta, da una serie di iniziative portate avanti da un gruppo eterogeneo di giovani architetti che, già precedentemente definiti come Union pour l'Architecture, e poi ribattezzatisi al conferimento dell'incarico a Perret come Atelier de Reconstruction de la Ville du Havre¹⁷, si collocavano all'interno di una tendenza unitaria, pur se caratterizzati da radici culturali differenti. Il gruppo si componeva infatti di alcuni suoi ex allievi provenienti dagli atelier del Palais de Bois, come Jacques Guilbert, José Imbert e André Le Donné, e dell'École Spéciale d'Architecture, come Arthur Héaume e Jacques Tournant, o ancora da quello dell'École Nationale Supérieure des Beaux-Arts, come Guy Lagneau; da giovani architetti, come Pierre-Édouard Lambert, formati nella medesima scuola seppur non all'interno del suo atelier; da collaboratori dello studio di Rue Raynouard, come Jacques Poirrier, o da redattori di Techniques et Architecture, come André Hermant, di cui lo stesso Perret era stato fondatore¹⁸.

Già precedentemente al conferimento di quest'incarico a Perret si erano comunque susseguiti una serie di progetti e di studi volti alla ricostruzione di quelle parti del tessuto urbano danneggiate dai bombardamenti. È il caso, ad esempio, del piano redatto, sotto il governo di Vichy, già all'inizio del 1941 da Félix Brunau, *urbaniste en chef*, abbandonato poi nel 1946 in seguito ai crescenti contrasti con lo stesso Perret (fig. II.09). O ancora, dello studio sviluppato da Henri Colboc sul

Fig. II.08. Fotografia aerea del centro urbano dopo i bombardamenti del 5 e 6 settembre 1944.

¹⁷ Per una descrizione puntuale delle vicende storiche che portarono alla formazione del gruppo e alla nomina di Perret come *architecte en chef* questo studio rimanda alle attente ricostruzioni contenute in ABRAM 1990; FANELLI, GARGIANI 1991; GARGIANI 1993; COHEN, et al. 2002.

¹⁸ Una esauriente ricostruzione biografica dei membri dell'Atelier è contenuta in ABRAM 1982 e COHEN, et al. 2002.



Fig. II.09. Le Havre. Piano di ricostruzione redatto da Brunau.

quartiere dell'Hôtel de Ville dopo i bombardamenti che avevano raso al suolo l'intero centro urbano.

A partire dal settembre 1945 i membri dell'Atelier reimposarono lo studio per la ricostruzione, preparando una serie di contributi teorici e redigendo, autonomamente o in gruppo, molteplici proposte per il centro urbano, che, ad eccezione della comune volontà di sanare una pregressa condizione di soprelevata densità urbana, non mostrano alcun punto di contatto con quelle già avanzate in precedenza. La lettura comparata dei differenti progetti si presenta particolarmente proficua in rapporto a questo studio in quanto indicativa della molteplicità degli apporti culturali caratterizzanti l'Atelier, che si esprime nella pluralità delle soluzioni prospettate, ma soprattutto, come è stato descritto, della presenza di una «radice culturale comune»¹⁹ capace di comprendere, all'interno di una ricerca unitaria, progetti urbani differenti tra loro.

Sembrano essere infatti chiari e condivisi, fin dall'avvio della ricerca, il programma e gli obiettivi che Perret e l'Atelier perseguono. Atto fondativo del progetto, innanzitutto, come già nel caso delle Villes-Tours è la definizione di un suolo artificiale, da realizzare coprendo «il suolo per ettari, chilometri quadrati, sovrapponendo dei piani su un ossatura di travi e pilastri»²⁰. È questa una soluzione, successivamente abbandonata, descritta in più occasioni a partire dagli anni '20, che

¹⁹ GARGIANI 1993, p.270.

²⁰ PERRET 1945b (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 425).

manifesta chiaramente, come già descritto, un legame con una serie di proposte, da quelle di Hénard fino a quelle sviluppate già nel 1861 da F. Coignet per la stessa Le Havre²¹, necessaria a causa della natura alluvionale del suolo e della prossimità della falda alla sua superficie.

Al di sopra di questo basamento, la città, «piattaforma girevole tra l'antico e il nuovo mondo»²² grazie alla sua «situazione geografica eccezionale»²³, per la quale il suo autore ne definisce innanzitutto, e con chiarezza, il carattere. Afferma infatti lo stesso Perret:

Di fronte all'acqua costruiremo un vero Front-de-mer. Incarnerà la Francia agli occhi degli stranieri. Ne offrirà l'immagine nobile e monumentale. A distinguere Le Havre sarà un'architettura che obbedirà a una legge di armonia. Un'impressione di ritmo e di unità scaturirà dalla città, che non sarà un aggregato informe di case disparate, ma un insieme urbano organico e vivente²⁴.

O ancora:

Bisogna che Le Havre accolga degnamente i viaggiatori venuti dall'estero. Bisogna che il loro primo contatto con la terra di Francia li impressioni favorevolmente. Bisogna che mostriamo di avere sempre il senso della grandezza e della bellezza. Vedo un Front-de-mer che raggrupperà tutti i monumenti della città e accompagnerà le navi fino alla loro entrata nel porto. Delle alte torri accoglieranno gli uffici delle grandi compagnie di navigazione, dei commercianti, degli industriali. Queste si eleveranno ben al di sopra delle case della città, che non supereranno i 5 o 6 piani. Vedo anche un complesso amministrativo che rimpiazzerà il vecchio Hôtel de Ville, troppo piccolo. Perché, malgrado la tradizione, noi non faremo del falso Rinascimento. Al posto del teatro, costruiremo un complesso che sarà il centro della vita intellettuale ed artistica di Le Havre²⁵.

Quello che si potrebbe affermare da una prima osservazione di questi progetti, e in special modo dal loro confronto con quello finale, è che sia innanzitutto riconoscibile un atteggiamento condiviso, che al di là degli esiti formali, non sempre confrontabili, tende a individuare

²¹ COIGNET 1861.

²² CHAPEROT, George, *Le Havre. Porte Océane*, nota dattiloscritta, s.d. (cit. in GARGIANI 1993, p. 281).

²³ *Ibidem*, p. 281.

²⁴ GARGIANI 1993, p. 281.

²⁵ PERRET 1945d (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 433).

nel progetto d'architettura lo strumento necessario per la conoscenza della realtà entro la quale questo si colloca. Il valore di queste molteplici proposte, in relazione alla sintesi operata in quella definitiva, sembra infatti essere quello di una ricerca che consente una progressiva messa a fuoco e un graduale avvicinamento al riconoscimento di quei principi su cui fondare la forma urbana, verificandone, volta per volta, il grado di necessità dei suoi elementi, e ricercandone, attraverso un costante *labor limae*, le corrette relazioni sintattiche.

In seconda istanza, una prima lettura formale dei lavori svolti dai membri dell'Atelier restituisce chiaramente una comune e più generale idea di città soggiacente ai progetti in questione. È infatti possibile sostenere che ciascuna di queste proposte, infatti, affronti e risolva in maniera confrontabile il progetto della città contemporanea nei suoi rapporti con la storia da un lato e la natura dall'altro. Sembra infatti evidente che tutti questi progetti, sia quelli apparentemente più storicisti, che quelli più espressamente rifondativi, facciano propria quella inequivocabile definizione di tradizione²⁶ già fornita dallo stesso Perret e si determinino dunque attraverso un doppio ordine di relazioni che da un lato li conforma in base allo stato di necessità determinato dal proprio tempo, dall'altro li pone in una continuità semantica, più che formale, con quelle esperienze della storia a partire dalle quali queste hanno sviluppato la propria riflessione sulla forma urbana. Si può sostenere, nello specifico, che quello che lega reciprocamente questi progetti, e che li pone in continuità con l'esperienza della storia, al di là delle analogie formali più o meno evidenti, sia l'attribuzione di un significato e di un valore immutato alle forme dello spazio pubblico della città. Tutte queste proposte, infatti, pur quando ricorrenti a sintagmi costitutivi differenti e talvolta estranei rispetto alla città del passato, perseguono con evidenza il suo carattere di urbanità. In ciascuna di queste, infatti, lo spazio pubblico è costantemente ricondotto alle forme paradigmatiche della strada e della piazza, costruiti, analogamente all'esperienza della storia, come invasi determinati per sottrazione all'interno di quel solido continuo costituito dalle massa del tessuto urbano. È in questa relazione tra la massa e il vuoto che sembra essere individuato il carattere precipuo della città storica, riconosciuto ancora come necessario in quanto depositario del valore civico dei

²⁶ Una nota dattiloscritta datata al 16 agosto 1944, e probabilmente redatta da Hermant, manifesta la necessità di «adottare il principio che lo [Perret, n.d.A.] ha sempre guidato: 'Fare ciò che farebbero i nostri grandi predecessori se fossero al nostro posto'» (cit. in GARGIANI 1993, p. 254).

suoi spazi pubblici.

In parte consustanziale alle modalità con cui si svolge il rapporto con la storia è la comune idea di natura cui questi progetti si riferiscono. Ancora analogamente all'esperienza storica infatti, lo spazio e le forme della natura continuano a porsi come un elemento altro ed esterno rispetto alla forma urbana, al più interiorizzati e addomesticati attraverso un processo di astrazione che li riduce alle forme dell'acqua dei bacini portuali o della vegetazione delle sue piazze e dei suoi viali. Appare però evidente la volontà da parte di molte di queste proposte di definire, pur non rinunciando alla densità e al carattere di urbanità della città storica, una significativa corrispondenza, conseguita attraverso un principio di appropriata collocazione dei suoi luoghi monumentali, tra gli spazi interni della città e quelli esterni della natura.

Emergono chiaramente alcuni dati dall'osservazione di questi progetti, che approfondiscono allo stesso tempo questioni relative tanto all'intera forma urbana e ai suoi principi insediativi, quanto ai suoi sintagmi costitutivi, gli isolati, sottoposti invariabilmente a una riflessione volta a rifondarne forma e significato, fino agli aspetti costruttivi dei suoi edifici, mostrando un metodo capace di abbracciare organicamente le diverse scale del progetto.

Evidente, per tutti, è il ricorso costante alla maglia ortogonale nella definizione della tessuto urbano, che oltre a descrivere la collocazione della città su un piano ed enfatizza attraverso la propria perentorietà la volontà fondativa del progetto e lega quest'esperienza, come ha sottolineato Collins, a quelle più ampie «tradizioni riconosciute del passato»²⁷. La quasi totalità dei progetti sviluppati dall'Atelier si struttura infatti su un unico tessuto ortogonale gerarchizzato da un impianto cardo-decumanico o su coppie di percorsi, che individuano i centri monumentali della città all'incrocio e alle estremità degli assi. Solo due di questi progetti, nello specifico quelli di Guilbert e di Imbert, ricorrono a più maglie ortogonali ruotate tra loro, rappresentative della complessità morfologica del sito. Queste rendono infatti conto, attraverso le differenti e molteplici giaciture derivanti dalla volontà di un'adesione alle forme naturali del luogo, della collocazione della città in un piano anisotropo, limitato dalla costa dell'oceano e dalla riva del fiume. Tutti questi impianti, pur nelle loro differenze, affondano chiaramente le proprie radici in una cultura urbana consolidata, che va dall'esperienza della città classica fino alla realizzazione delle Bastides (fig. II.10),



Figg. II.10-II.12. Pianta delle bastides di Monflanquin, Creon, Villefranche e Monpazier; pianta di Charleville; pianta di Henrichemont

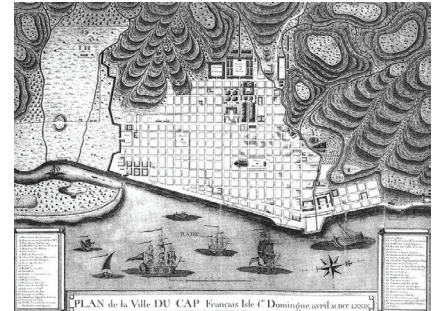
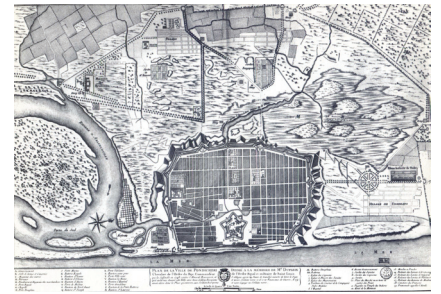
²⁷ COLLINS 1959, p. 245.

«come in Guyenne - secondo le parole dello stesso Perret - ai tempi della guerra dei Cent'anni, come un po' ovunque all'epoca della grande diffusione delle 'Villeneuve'»²⁸, o a quella delle città di fondazione del XVI° e XVII° sec., come Vitry-le-François, Charleville o Henrichemont (figg. II.11-II.12), o ancora, come ha sottolineato Collins, alle numerose città di fondazione dell'America coloniale²⁹ (figg. II.13-II.16).

Tutti questi progetti inoltre, ad eccezione di quello di Hermant, che ricorre a *redents* che rivelano legami espliciti con la ricerca condotta da Le Corbusier, col quale vi era un rapporto diretto, sono accomunati dal ricorso costante al sintagma dell'isolato, e in particolare all'isolato a corte come unità elementare della forma urbana. Al di là di quelle poche proposte che ricorrono alla forma storica dell'isolato a corte chiusa, della quale se ne assumono anche le dimensioni contratte, quasi tutti questi progetti dimostrano una volontà rifondativa della sua forma e avviano una ricerca che il progetto definitivo porta a compimento. E anche nella radicale critica avanzata attraverso la sua sostituzione col *redent*, sembra comunque essere evidente la volontà di conservare saldamente alcuni principi della città storica, quali il rapporto consustanziale tra il tracciato viario e le cortine edilizie che inquadrano gli spazi aperti delle strade e delle piazze.

Dal punto di vista formale, per quel che riguarda gli scopi di questo studio, questa rifondazione sembra essere avviata nei progetti dell'Atelier attraverso i due principi di dilatazione del suo spazio centrale e di apertura delle sue cortine. Pur se secondo grammatiche ancora incerte, gli isolati in questione quasi costantemente, infatti, tendono ad aprirsi e definire una connessione tra gli spazi interni delle corti, che sembrano conferire una nuova 'dimensione' agli spazi residenziali, ed evocare, attraverso la differenziazione degli spazi della strada, da quella principale di traffico al vicolo, fino alla concatenazione di corti, uno degli aspetti che costituivano la complessità della città storica. Ancora, sembra essere evidente la volontà di definire delle relazioni significative tra gli spazi più propriamente residenziali e quello pubblico urbano, che si manifesta nell'apertura delle corti verso lo spazio della strada, attraverso la riproposizione di quella cortina à *redans* già invocata da Hénard.

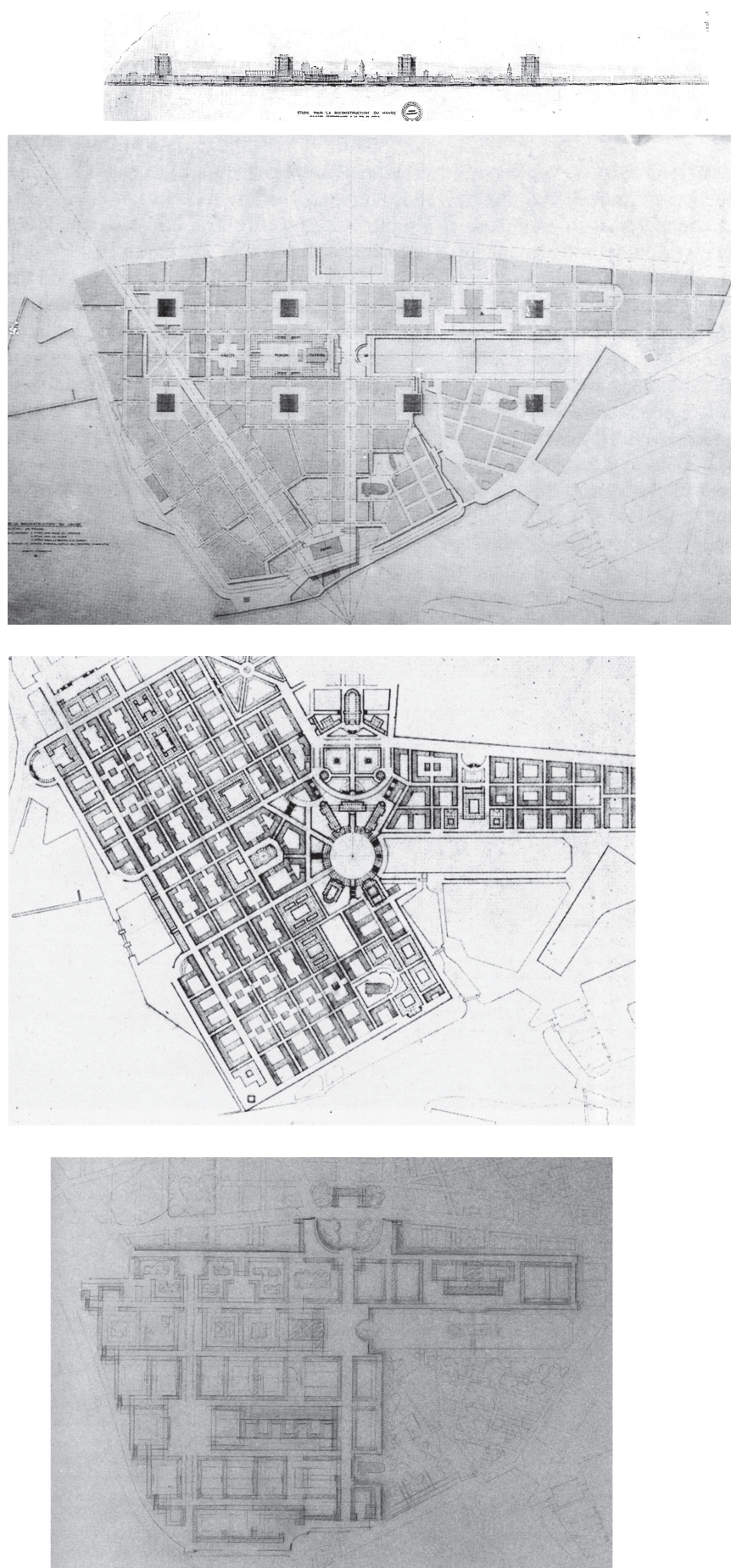
Costante, inoltre, è il ricorso all'edificio a torre, inteso come elemento eccezionale del tessuto urbano, necessario a conferire «armo-



²⁸ PERRET, Auguste, "Pour une architecture sociale", intervista a cura di GAUTHIER, Maximilien, in *Beaux-Arts*, LXXI, 1941, n. 14, p. 8 (cit. in GARGIANI 1993, p. 248).

²⁹ COLLINS 1959, p. 242.

Figg. II.13-II.16. Pianta di Pondichéry, Ville du Cap, New Orleans, Washington.



Figg. Il.17-II.19. Atelier de Reconstruction de la ville du Havre. Progetti di Guilbert; Imbert; Hermant.

nia» a una città composta «da blocchi a grande altezza [...] e da altri a tre o quattro piani»³⁰, per il quale se ne indagano il suo senso all'interno della città compatta, la relazione con la forma urbana attraverso la sua collocazione nei punti giusti, nonché le sintassi che descrivono il rapporto stabilito con gli isolati urbani che ne costituiscono il piede.

Attraverso dunque le declinazioni del tessuto urbano, conseguite da un lato attraverso gli iati all'interno della massa compatta dell'edificato, dall'altro attraverso e la variazione tipologica, viene riconosciuta una dialettica tra l'isotropia di un ordine cartesiano e la cospicuità di quei punti del territorio riconosciuti, volta per volta, da ciascuno di questi progetti.

In prima istanza si può affermare che le forme urbane così definite riconoscano invariabilmente il valore urbano dell'invaso del Bassin du Commerce e dalla Place de l'Hôtel de Ville, per le quali ne vengono indagate le relazioni reciproche. Questi si presentano infatti tanto come episodi monumentali distinti, relazionati dal tessuto stradale, quanto come parti di un unico vasto centro monumentale definito da una concatenazione di spazi.

Progetti come quelli di Guilbert e Imbert strutturano la forma urbana attorno a quest'unico luogo monumentale, definendo una città rivolta quasi esclusivamente al proprio interno. Il primo inquadra il grande spazio del Bassin du Commerce attraverso la successione di otto torri, quattro per lato, che, oltre a circoscrivere il centro monumentale della città, costituiscono l'elemento di sintesi delle molteplici parti che ne compongono la forma, riconoscibili nelle differenti giaciture del tessuto urbano (fig. II.17). Il secondo progetto invece definisce la forma urbana sulla relazione tra due tessuti, dei quali uno assume la giacitura della linea di costa, l'altro quella del Bassin du Commerce, incernierati attorno a un unico vasto luogo monumentale composto dalla piazza d'acqua del bacino portuale e da quella dell'Hôtel de Ville³¹ (figg. II.18, II.20).

Tutti gli altri progetti assumono invece un'unica maglia ortogonale, dettata dalla giacitura del Bassin du Commerce e della Rue de Paris, ma riconoscono la cospicuità di alcuni punti del territorio, quali la foce della Senna o la costa dell'Oceano Atlantico, introducendo in questo modo un ordine di complessità maggiore nella forma urbana, che viene strutturata sul rapporto dialettico tra molteplici luoghi monumentali.

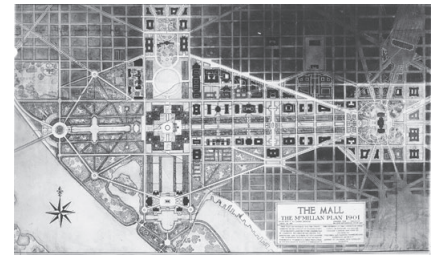
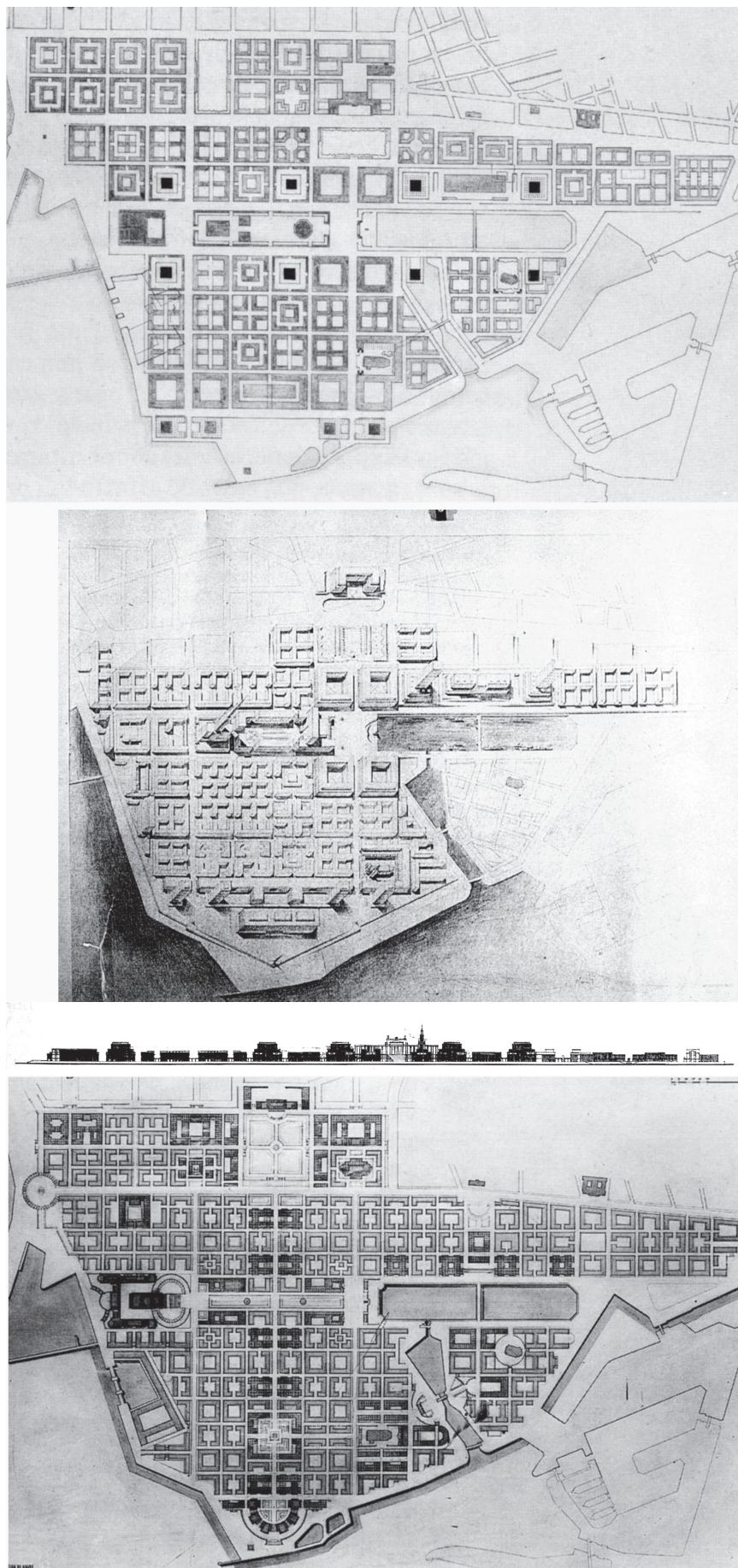


Fig. II.20. Washington. Pierre Charles L'Enfant, progetto per il centro monumentale. 1791.

³⁰ PERRET 1946 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 438).

³¹ Soluzione, questa, probabilmente memore del progetto di Pierre Charles L'Enfant per il centro monumentale di Washington nel 1791.



Figg. II.21-II.23. Atelier de Reconstruction de la ville du Havre. Progetti di Le Donné; Lagneau; Imbert.

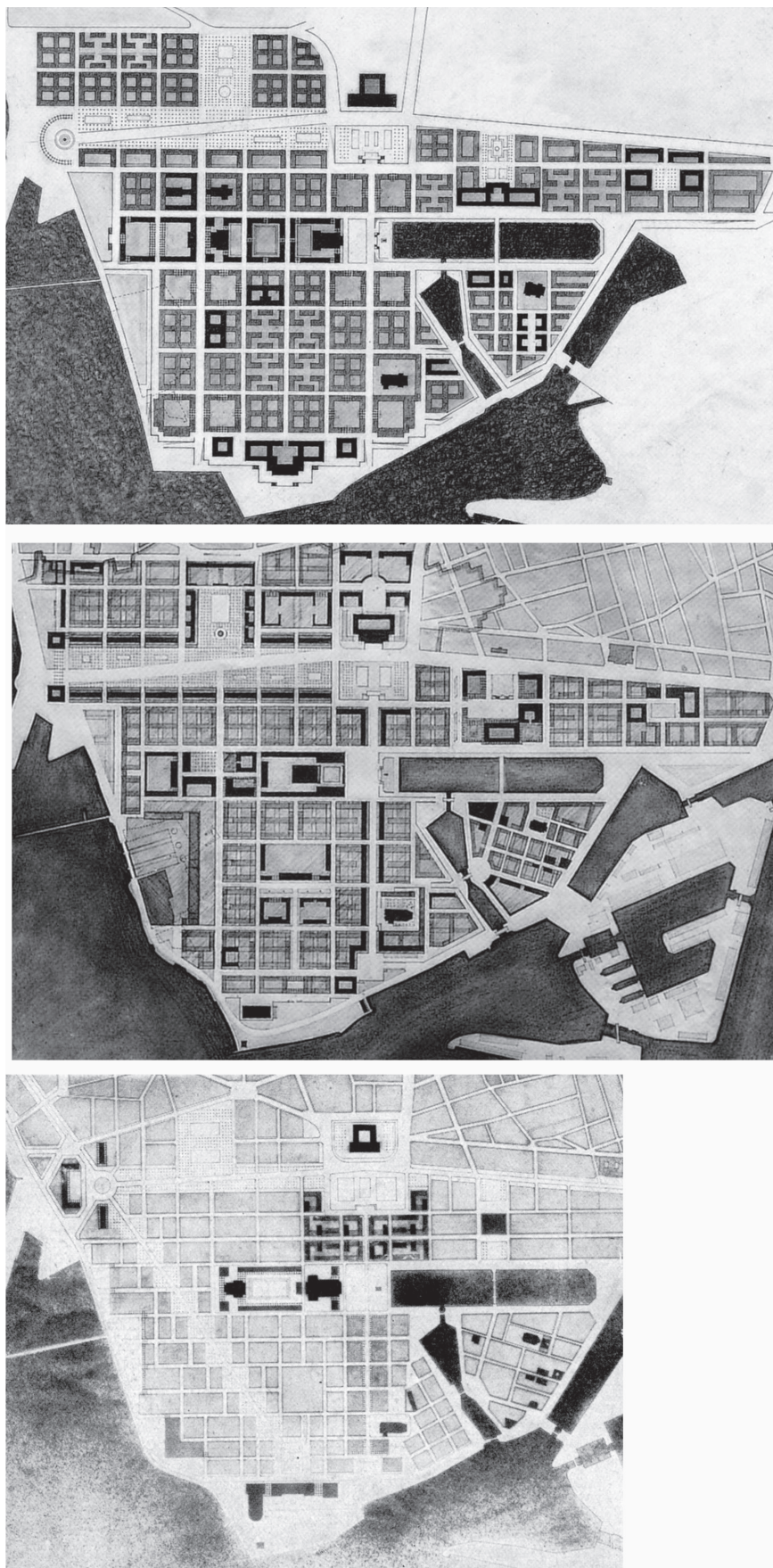
Nel progetto di Hermant, ad esempio, la città individua i propri spazi pubblici in una serie di piazze, tutte localizzate al proprio interno, ma comunque orientate, attraverso la gerarchia delle strade che le attraversano, a costruire un rapporto con l'estuario del fiume (fig. II.19). Una successione di torri, collocate in modo da assecondare la giacitura della linea di costa, costruisce il prospetto monumentale della città verso lo spazio aperto e vasto dell'Oceano.

Le due proposte di Le Donné e Lagneau enfatizzano attraverso una successione di torri l'asse individuato dal Bassin du Commerce, in un caso individuato da due serie parallele di quattro torri ciascuna, come nel progetto di Guilbert, nell'altro da un sistema definito dal campanile della chiesa di Saint Joseph, collocato assialmente al bacino, e da due torri binate, poste lungo il suo margine settentrionale, a individuare l'edificio della Borsa. Ad ogni modo, quel che è maggiormente significativo in entrambi i progetti è la definizione di una evidente dialettica all'interno della forma urbana, conseguita con la monumentalizzazione della foce del fiume attraverso una successione di quattro torri binate, che rimanda a una soluzione già definita dallo stesso Perret in uno dei disegni per le Villes-Tours redatti agli inizi degli anni '20 (figg. II.21-II.22).

Secondo un principio analogo a questi, anche un ulteriore progetto di Imbert, a differenza del primo, mostra una chiara volontà di eleggere i luoghi rappresentativi della forma urbana, oltre che al proprio interno, anche di fronte agli spazi aperti della natura: su un impianto cardo-decumanico si strutturano infatti una serie di spazi monumentali rivolti verso l'estuario della Senna e l'Oceano Atlantico, introducendo in questo modo la necessità di una conclusione dell'Avenue Foch, fino ad allora non riconosciuta (fig. II.23).

Particolarmente significativo, all'interno di questa prima fase di ricerca dell'Atelier, è il progetto redatto da Lambert, che forse per primo riconosce la necessità di strutturare la forma urbana a attorno a tre luoghi in cui la città rappresenta sé stessa di fronte alle grandi forme della natura: una piazza al piede della falesia, una sull'oceano, e un fronte lungo la foce del fiume (fig. II.24). Sembra infatti da questo punto essere chiara la definizione del tema del progetto, quello della costruzione della grande città come insieme di luoghi monumentali, per la quale, riconosciuta la necessità di ciascuno dei capisaldi attorno ai quali si struttura la forma urbana, ne vengono indagate, da questo momento, le corrette relazioni sintattiche.

Evidente, infatti, è l'analogia tra questo progetto e quello datato al

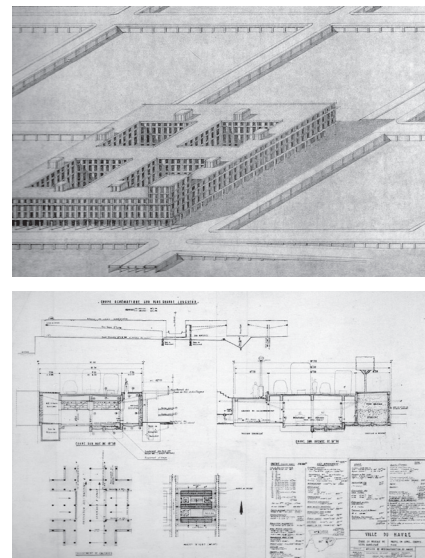


Figg. II.24-II.26. Atelier de Reconstruction de la ville du Havre. Progetti di Lambert; di Hermant, Imbert, Le Donné, Lagneau; Perret.

9 febbraio 1946, ad opera di Hermant, Imbert, Le Donné e Lagneau, presentato nella raccolta di tavole: *Ville du Havre. Plan de Reconstruction. Architecte en chef: Auguste Perret. Etude présentée par: L'Atelier de Reconstruction du Havre* (fig. II.25). Questa proposta assume un valore particolare, tanto in relazione alla prima fase di ricerca dell'Atelier, del quale ne costituisce il primo momento di sintesi, quanto in rapporto al progetto finale, del quale, per molti aspetti ne pone le immediate premesse. Indicativa del valore riconosciuto a questa proposta è la pubblicazione, quasi contemporanea, su un numero di *Techniques et Architecture*, di una relazione illustrativa in cui vengono delineati i principi su cui si fonda il progetto in questione.

Viene formalizzata, ad opera di Paul Branche, la collocazione della città su quella «coquille en béton»³², su un podio 'abitato' in calcestruzzo armato col quale sopraelevare la trama delle vie di circolazione e al cui interno avrebbero trovato posto, oltre i sistemi di impianti, anche servizi pubblici quali autorimesse e parcheggi, nonché i piani cantinati degli edifici (figg. II.27-II.28).

La forma urbana è definita da unico tessuto ortogonale dimensionato su un modulo spaziale di 6,24m³³, coincidente con la campata strutturale degli edifici, che mostra, secondo le parole dello stesso Perret, una «volontà organizzatrice»³⁴. Questo è tracciato sulla giacitura del Bassin du Commerce e gerarchizzato da una molteplicità di luoghi monumentali, che assumono le forme di vaste piazze relazionate reciprocamente da variazioni della maglia stradale. La città si fonda infatti sui rapporti costruiti tra la Place de l'Hôtel de Ville e un affaccio sull'Oceano da un lato, sulla foce della Senna dall'altro, e si costruisce quasi esclusivamente attraverso il ricorso a variazioni topologiche dell'isolato a corte. Nel primo caso questa si rappresenta sul vasto spazio dell'Oceano attraverso quello che sembra essere un grande loggiato, probabile memoria del progetto del 1936 dello stesso Perret per il Palais de Chaillot a Parigi. Nel secondo, invece, una piazza di dimensioni modeste si apre sull'estuario della Senna e introduce a una serie di edifici che monumentalizzano la foce del fiume. Le relazioni tra questi luoghi vengono descritte attraverso l'eccezionale dilatazione della sezione stradale dell'Avenue Foch, e quella più misurata della Rue de Paris, inquadrata da una cortina edilizia che ne descrive le



³² «Guscio in cemento» [tr.d.A.].

³³ Per questo tema, già ampiamente indagato, si rimanda in particolare al contributo di DeleMontey, che traccia un quadro approfondito sul significato e sull'origine della maglia modulare del progetto perrettiano.

³⁴ ATELIER 1946.

Figg. II.27-II.28. Atelier de Reconstruction de la Ville du Havre. Studi per la sopraelevazione del tessuto stradale.

rispettive gerarchie all'interno del tessuto urbano.

Un'attenzione particolare merita la riflessione messa in atto sull'isolato, che contiene in nuce quei principi rifondativi chiaramente riconoscibili nel progetto definitivo. Viene infatti evidenziata, tanto attraverso i disegni, quanto per mezzo della relazione illustrativa, l'imprescindibile necessità di garantire un «soleggiamento soddisfacente, una vista sufficientemente estesa, una buona penetrazione di luce naturale e una protezione efficace contro i venti dominanti»³⁵. Quel che però più conta, in relazione agli scopi di questo studio, sono le implicazioni formali della rifondazione dell'isolato storico. Questa proposta ricorre quasi esclusivamente all'iterazione di grandi isolati che declinano il tipo a corte, le cui dimensioni vengono notevolmente dilatate rispetto al tipo storico, fino a raggiungere circa i 100 metri di lato, cui corrisponde, più che una semplice dilatazione del vuoto interno, una significativa complessità spaziale e morfologica. Comincia a delinearsi infatti un principio di scomposizione, che vede la costruzione del margine dell'isolato per parti, le cui differenti altezze tengono conto, oltre che delle specifiche condizioni di illuminazione naturale, anche e soprattutto delle gerarchie imposte dallo spazio urbano. Invariabilmente, ciascuna di queste parti si colloca al di sopra di un unico piano basamentale che cinge con continuità le corti residenziali e stabilisce le relazioni reciproche tra le parti che compongono l'isolato.

Il suo spazio centrale, discretizzato da corpi di fabbrica interni al perimetro, si struttura su una successione di più corti concatenate reciprocamente e connesse, attraverso varchi aperti nelle cortine edilizie, a quelle degli isolati adiacenti, a definire una maglia di percorsi differente da quella destinata al traffico veicolare inserita «indipendentemente e liberamente tra i complessi di edifici modulati secondo il tessuto generale»³⁶.

Successivamente a questa, ritenuta eccessivamente invasiva nei confronti della memoria storica, la proposta firmata dallo stesso Perret definisce ancora più chiaramente gli stessi luoghi monumentali, secondo delle forme e delle sintassi molto vicine al progetto definitivo, e introduce due significative variazioni (fig. II.26). La prima vede infatti la definizione della diagonale del Boulevard François I^{er}, che conclude la triangolazione tra i luoghi monumentali di cui si compone la città, evocando, come ha sottolineato Collins, quel «tipo che era stato [...]

³⁵ "La reconstruction du Havre. Architecte en chef: Auguste Perret", in *Techniques et Architecture*, VI, nn. 7-8, 1946, p. 334.

³⁶ *Ibidem*, p. 334.

razionalizzato per una via autonoma, in Francia, dagli architetti del Grand Siècle, e cioè la definizione d'un rigido tracciato viario di grandi arterie di traffico allaccianti gli edifici più importanti, con le aree fra esse comprese progettata [...] secondo una griglia ortogonale»³⁷. L'introduzione del Boulevard, descritta come il frutto di una volontà di ripristino della forma storica della città, va piuttosto intesa in questa sede come necessaria, indipendentemente da ragioni storicistiche, a descrivere la giacitura della linea di costa e mettere in relazione reciproca quegli spazi monumentali costruiti rispettivamente sull'Oceano e sull'estuario della Senna. La sua eccezionalità rispetto al tessuto urbano causa la soppressione degli isolati lungo il suo corso e genera quindi una successione di piazze che costruiscono un *boulevard à redans triangulaires*, secondo una delle tipologie già proposte da Hénard.

La seconda riguarda invece il ricorso agli edifici alti, assenti nella prima proposta, e collocati qui in corrispondenza della Porte Océane e della Place de l'Hotel de Ville, che ripropone ancora una volta la necessità di individuare i capisaldi della forma urbana attraverso le corrette relazioni sintattiche tra gli edifici a torre.

Successivamente a questa proposta, il Boulevard François I^{er} andò acquisendo una sempre maggiore espressività all'interno della forma urbana, fino a generare un nuovo tessuto ortogonale, ruotato rispetto al primo, ma relazionato a questo attraverso un principio di deformazione dell'isolato, come nella configurazione storica di Le Havre.

II.4. La 'grande città' come insieme di luoghi monumentali.

Pur se chiaramente determinato dalle ricerche condotte dai membri dell'Atelier, il progetto finale non si pone rispetto a questi come una semplice sintesi, quanto come un notevole avanzamento (figg. II-29-II.30).

Nella sua versione definitiva, questo si struttura sul rapporto tra due differenti tessuti ortogonali, definiti come autonomi e relazionati paratatticamente in una condizione di tensione, e non più di continuità, come nell'esperienza storica, l'uno rispetto all'altro. Entrambi, attraverso il proprio impianto e le differenti giaciture, descrivono la collocazione della città su un piano dal carattere anisotropo, ma soprattutto portano a compimento una ricerca che, nella volontà di stabilire

³⁷ COLLINS 1959, p. 242.

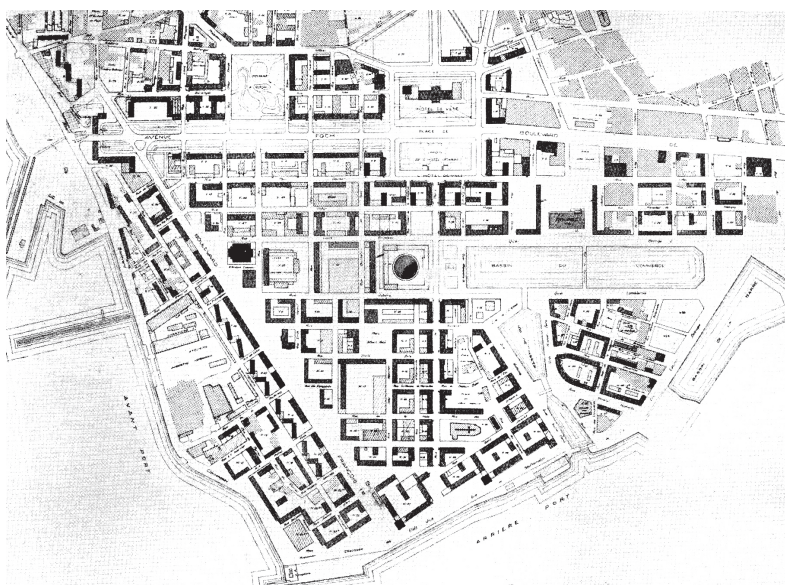
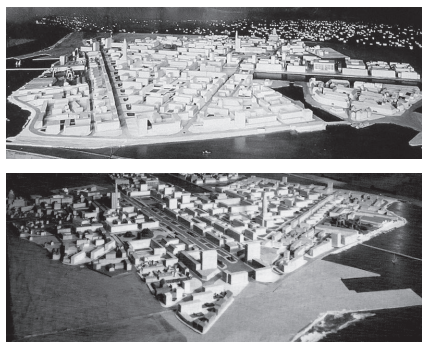


Fig. II.29-II.30. Le Havre. Vista aerea e pianta del progetto definitivo.

significative relazioni tra la forma della città e quella del territorio, e di rappresentarne la sua complessità, nega definitivamente la possibilità di costituire la prima come forma 'unica', attuando piuttosto una sua scomposizione analitica mediante la definizione di grammatiche disgiuntive e perseguendone l'unitarietà attraverso la determinazione del principio che governa le relazioni reciproche tra le sue parti (figg. II.31-II.32).

Il primo tessuto, interno e più esteso, sembra definirsi chiaramente secondo un ordine cardo-decumanico, che vede i propri elementi strutturanti nella Rue de Paris e nell'asse visivo definito dal grande invaso del Bassin du Commerce, conclusi dai due grandi edifici pubblici della città, l'Hôtel de Ville per il primo e la chiesa di Saint-Joseph

Figg. II.31-II.32. Le Havre. Fotografie del modello di studio.

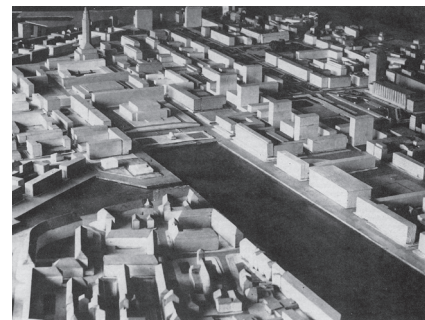


Fig. II.33-II.34. Le Havre. Vista della Rue de Paris con la Tour de l'Hôtel de Ville; del Bassin du Commerce con il campanile della chiesa di Saint-Joseph.

per il secondo. È questo l'atto fondativo della forma urbana, che, come già nell'esperienza di molte città di fondazione francesi, nonché nell'archetipo che può essere riconosciuto in quella romana, stabilisce innanzitutto l'appropriazione del suolo sul quale sorge la città e manifesta la volontà di ordine della forma naturale attraverso la perentorietà della geometria (figg. II.33-II.35).

Il secondo, esterno e più esiguo, si adegua invece ai margini naturali delle rive e, strutturandosi attraverso la relazione tra la Porte Océane e il Front-de-mer Sud, i quali costituiscono i punti di cerniera che legano i due tessuti ortogonali, la prima secondo un principio di deformazione dell'isolato, il secondo attraverso la tensione tra le parti,

Fig. II.35. Le Havre. Fotografia del modello di studio.

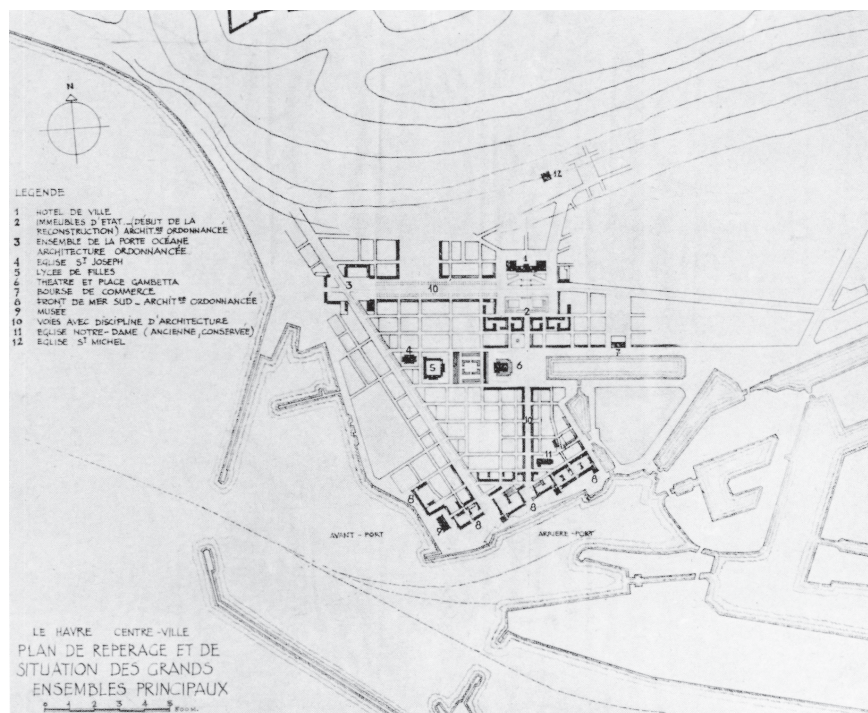


Fig. II. 36. Le Havre. Pianta della città; evidenziati in nero i complessi monumentali.

costruisce il limite della città sull'Oceano Atlantico e il suo affaccio sulla foce della Senna.

L'intera forma urbana si gerarchizza e struttura su una molteplicità di piazze, di luoghi monumentali, dislocati nei punti significativi della città, alcuni dei quali già presenti nella fase prebellica, ma rifondati all'interno del progetto di ricostruzione, altri assenti nelle sue precedenti fasi di sviluppo, e fondati *ex nihilo* in virtù di un principio di coerenza e compiutezza del progetto urbano (fig. II.36). Sembra evidente infatti, che ciascuno di questi luoghi, pur quando corrispondente ai propri 'omologhi' della città storica, si definisca volta per volta come il frutto di una riflessione finalizzata alla ricerca delle forme appropriate e contestuali al ruolo e al significato all'interno del progetto, piuttosto che come il risultato di una volontà di riproposizione delle sequenze spaziali della città distrutta.

La scelta di definire la forma della città attraverso il rapporto dialettico tra più luoghi monumentali, oltre a collocare questo progetto all'interno di una più vasta ricerca sulla forma urbana e a stabilire una significativa seppur non esaustiva analogia con quel paradigma definito con la redazione, nel 1765, della pianta di Parigi da parte di Pierre Patte (fig. II.37), sembra essere in qualche modo sintomatica del riconoscimento della complessità connaturata alla città contemporanea, conseguita non semplicemente in virtù delle proprie accresciute dimensioni, ma piuttosto, assumendo un ulteriore aspetto della criti-

ca alla città ottocentesca, attraverso la necessità di ridefinire relazioni chiare tra la forma urbana e il territorio, tra gli spazi della città e quelli della natura. La volontà di ordinare la forma di Le Havre attraverso i rapporti tra molteplici luoghi monumentali non risiede pertanto nella possibilità di controllare il dato fisico della sua effettiva dimensione, quanto nella volontà di rappresentare una molteplicità di relazioni.

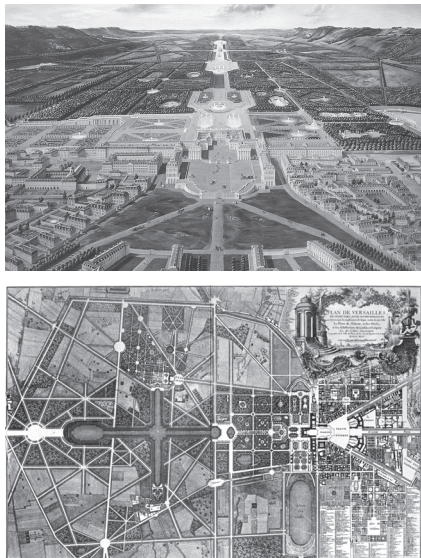
Luoghi, quelli di Le Havre, che dunque non si definiscono più come esclusivamente interni alla forma urbana e che significativamente, a differenza dell'esperienza storica, scelgono di non qualificare come un centro l'intersezione tra il cardo e il decumano, tra la Rue de Paris e il Bassin du Commerce, ma si collocano piuttosto lungo il suo margine, come già in parte l'esperienza tardobarocca francese aveva espresso, se si osserva ad esempio la Place de la Concorde a Parigi, «là dove città e natura si incontrano»³⁸, dove il mondo civico della prima si definisce non più come opposto alla seconda, ma «aperto, sintetico, composto di elementi diversi e interagenti»³⁹. Sembra dunque possibile affermare che nei suoi luoghi monumentali la città scelga di rappresentare sé stessa dinanzi a quei grandi elementi della geografia fisica che costituiscono l'identità del luogo nel quale questa si colloca: la falesia del Bec-de-Caux, l'Oceano Atlantico e l'estuario della Senna. Sembra essere infatti riconoscibile nella Place de l'Hôtel de Ville, nella Porte Océane e nel Front-de-mer Sud, «ciò che potremmo definire "anima del luogo": una sorta di predisposizione basata su ragioni di ordine topologico e geografico che fanno di tali specifici luoghi ambiti adatti ad accogliere la condizione di luogo pubblico»⁴⁰.

L'idea di forma che viene proposta nell'esperienza di Le Havre si fonda dunque su uno spazio potentemente urbano, proprio ancora della città compatta ma, è necessario sottolineare, non equivocabile con quella murata, conformato allo scopo, si potrebbe sostenere, di 'ordinare' quello illimitato della natura. Da questo punto di vista l'esperienza havrese, ancor più che gli altri progetti urbani del maestro parigino, sembra affondare le proprie radici all'interno di una specifica tradizione, propriamente francese, che finalizzò la propria ricerca, come ha espresso Sigfried Giedion, alla costruzione dello spazio esterno, e in particolare alla definizione di una relazione intelleggibile tra il 'gruppo residenziale', o in questo caso la forma urbana, e la natura. Sembra infatti possibile riconoscere la presenza di un legame, dal punto di vista

³⁸ NORBERG-SCHULZ 1970, p. 39.

³⁹ *Ibidem*, p. 39.

⁴⁰ MARTI-ARIS 2005, p. 56.



semantico, tra il progetto per Le Havre da un lato e alcune esperienze paradigmatiche di questa tradizione, quale quella, ad esempio, della costruzione di Versailles nel suo rapporto col paesaggio circostante. Tanto l'edificio reale quanto la città atlantica, sembrano essere infatti concepiti come dispositivi per «dominare l'illimitabile»⁴¹, per rendere intelleggibili le relazioni stabilite tra il manufatto architettonico o urbano e le forme della natura (figg. II.38-II.39).

La portata di questa riflessione in rapporto alla ricerca sulla forma urbana non si esaurisce però a questo punto: i luoghi monumentali di Le Havre, infatti, traggono la propria forza e definiscono la propria identità collocandosi anche all'interno di una prospettiva storica, oltre che geografica, che consente, secondo le parole dello stesso autore, di «creare del passato»⁴². Questi sembrano chiaramente rimandare ed evocare, attraverso le loro forme e il loro carattere, a quella più vasta memoria urbana all'interno della quale si compongono reciprocamente frammenti dello straordinario paradigma di quella Parigi, la città dello stesso Perret, costruita e immaginata attraverso le esperienze e le riflessioni sedimentate delle *Places Royales* di Mansart, Gabriel e Patte, dei giardini e dei parchi di Le Nôtre, delle strade e dei *boulevard* di Percier, Fontaine e Haussmann e da ultimo delle prefigurazioni di una turrita città dell'avvenire di Hénard. È necessario però sottolineare che questo rapporto non si riduce, nell'opera di Perret, a una semplice citazione o a un riferimento tout-court a specifici luoghi che hanno segnato la storia della capitale francese. Sembra infatti possibile affermare che gli spazi monumentali di Le Havre si definiscano attraverso la ricomposizione di sintagmi archetipici all'interno di forme che appaiono come il prodotto 'originale', che possiede cioè un suo carattere proprio ma che al contempo mostra chiaramente la sua origine, di quella più generale e condivisa cultura della costruzione della città. Come ha infatti evidenziato Cohen,

Parigi ha offerto a Perret un consistente insegnamento, attraverso la scoperta dei grandi edifici, dei giardini e del paesaggio urbano. Dall'osservazione dei tipi architettonici della storia l'architetto non deduce una posizione conservatrice o restauratrice, ma un'attitudine critica d'interpretazione dei dispositivi classici, deformati e riformati per adattarli ai

Figg. II.38-II.39. Versailles. Veduta a volo d'uccello e pianta della reggia e dei giardini.

⁴¹ *Ibidem*, p. 133.

⁴² PERRET 1945b (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 426).

programmi che gli sono posti⁴³.

O ancora, come ha sostenuto Gargiani,

su ogni altro riferimento culturale caro a Perret, dalla Bordeaux di Jacques Gabriel e di Victor Louis alle città-porto del Mediterraneo, sempre si imporrà la forza dell'esempio di Parigi, la sua città: rue de Rivoli, place de la Concorde, avenue des Champs-Élysées, i viali di Haussmann, il Palais Royal o il Louvre vengono da lui continuamente studiati e interpretati, come fossero pagine di un manuale di arte urbana⁴⁴.

Ciascuno di questi luoghi, nella città atlantica, si relaziona reciprocamente agli altri attraverso due principi. Il primo di questi, memore dell'esperienza condotta alla metà del XIX° secolo da Haussmann a Parigi, vede la monumentalizzazione dello spazio pubblico della strada, le cui forme vengono declinate in relazione al carattere delle parti di cui si costituisce la città (fig. II.40). Questa si presenta infatti 'porticata', come nel caso della Rue de Paris, arteria commerciale della città⁴⁵, che lega la Place de l'Hôtel de Ville e il Front-de-mer Sud, caratterizzati dall'edificio-portico dell'Hotel de Ville e dal peristilio della cortina residenziale il primo, e dalla peristasi loggiata lungo la Senna il secondo (fig. II.41). Il suo spazio, oppure, può essere soggetto a una straordinaria dilatazione spaziale come nel caso dell'Avenue Foch, la cui sezione stradale raggiunge gli 80 metri e che, nelle forme di un lungo viale alberato, evocativo, secondo il maestro parigino, degli Champs Élysées della capitale, costruisce e narra il piede della falesia dalla Place de l'Hôtel de Ville fino alla Porte Océane e al margine dell'oceano (fig. II.42). O può assumere, ancora, con il Boulevard François I^{er}, le forme di quel *boulevard à redents triangulaires* già invocato da Hénard, che, definito da una cortina edilizia rettilinea e continua da un lato e da una successione a scacchiera di piazze triangolari dall'altro, rappresenta lo iato tra le due maglie ortogonali, e con forme propriamente urbane rende ragione della loro contiguità (fig. II.43).

Il secondo, invece, vede il ricorso al tipo dell'edificio a torre come

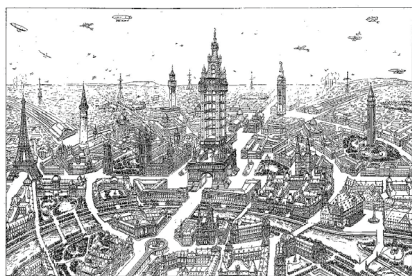


⁴³ COHEN, *et al.* 2002, p. 221.

⁴⁴ GARGIANI 1993, p. 218.

⁴⁵ È questa una soluzione che lo stesso Perret descrive come derivante da una proposta di Honoré de Balzac. Afferma l'architetto: «Balzac aveva proposto, nel 1844, di obbligare tutti i proprietari di Parigi a munire i loro edifici di un balcone detto "balcone-riparo", ma nel 1844 questo sarebbe stato un costoso tour de force, mentre oggi è facile. Si camminerà a piedi asciutti nella parte commerciale della città» (PERRET 1946, ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 438).

Fig. II.40. Eugène Haussmann. Piano per Parigi. Figg. II.41-II.43. Le Havre. Viste della Rue de Paris, dell'Avenue Foch, del Boulevard François I^{er}.



sintagma capace di individuare i luoghi monumentali della città, determinarne l'identità e porli in un costante rapporto di triangolazioni visive al fine di rendere eloquenti le gerarchie che governano la forma urbana, nonché di conferire a questi la scala appropriata al confronto con le grandi forme della natura. In ciascuno dei suoi luoghi, nello specifico, viene declinato il ruolo dell'edificio a torre all'interno della città compatta, in continuità tanto con quella ricerca personale intrapresa dal maestro parigino fin dagli inizi degli anni '30, quanto con le prime proposte sviluppate da Hénard per la Ville de l'avenir nei primi anni del XX secolo, per il quale vengono definite, volta per volta, la forma e le sintassi necessarie a stabilire l'identità dei luoghi nei quali questi si collocano (fig. II.44). Da un lato la torre civica dell'Hôtel de Ville e quella religiosa della Chiesa di Saint Joseph si pongono come capisaldi 'isolati', collocati alle estremità della Rue de Paris e del Bassin du Commerce, a identificare e governare la città nella sua interezza, in virtù della propria altezza e in una misura del tutto analoga a quella storicamente assunta dai *beffroi*, torri civiche, e dai *clocher*, torri religiose, delle città settentrionali della Francia⁴⁶. Dall'altro, invece, le torri residenziali della Place de l'Hotel de Ville, della Porte Océane e del Front-de-mer Sud si aggregano attraverso sintassi differenti, che esprimono il carattere del luogo nel quale questi si collocano.

La Place de l'Hotel de Ville costruisce, assieme alla Porte Océane, cui è relazionata attraverso l'Avenue Foch, un unico e articolato centro, disposto dal cuore della città fino al margine dell'Oceano, memore di quelle esperienze della costruzione dei complessi monumentali nella città del Settecento francese, di cui quella condotta a Nancy, con la realizzazione delle Places Royales, Carrière e de l'Alliance, costituisce il riferimento più prossimo.

La prima, come già anticipato, costituisce dunque quel luogo in cui la città, grazie a un principio di straordinaria dilatazione dello spazio pubblico, così vasto da permettere di tragarla visivamente, si relaziona alla falesia del Bec-de-Caux. La piazza è individuata da un lato dal beffroi, che definisce il valore civico del luogo, e dalla stoà del municipio, il cui ordine gigante di colonne costruisce il piede della falesia stessa, dall'altro da un sistema di isolati a corte e sei torri residenziali, analogo a quello di un 'castello' (fig. II.45).

La seconda stabilisce invece, attraverso uno stretto varco aperto

Fig. II.44. Eugène Hénard, Les Villes de l'avenir.
Vista aerea.

⁴⁶ Sembra essere questa la scelta fondativa anche del progetto per Amiens, per il quale si è già evidenziata la relazione che la Tour Perret va a stabilire con la cattedrale.



Figg. II.45-II.47. Le Havre. Viste delle Place de l'Hôtel de Ville dalla falesia; della Porte Océane dalla spiaggia; del Front-de-mer Sud dalle banchine del porto (FdA).

nella sua cortina edilizia, lungo l'asse di simmetria della piazza, il rapporto tra lo spazio interno della città e l'orizzonte atlantico. Questa è individuata da due torri residenziali poste in tensione tra loro a definire la porta urbana sullo spazio infinito dell'Oceano (fig. II.46).

Il Front-de-mer Sud definisce, attraverso lo sviluppo di un *redent* e la successione dei suoi loggiati, il rapporto tra la città e l'estuario della Senna. Due edifici a torre ne articolano lo sviluppo e costruiscono una relazione con le altane che ne individuano i punti cospicui, a costruire, come i bastioni e le torri di una 'cinta muraria', l'affaccio della città lungo il fiume (fig. II.47).



Le Havre. Vista della città dalla falesia (FdA).

Tavola_SM.01

Senna Marittima. Cartografia della valle della Senna.

Scala 1:125.000



Tavola_SM.02

Senna Marittima. Cartografia dell'estuario della Senna.

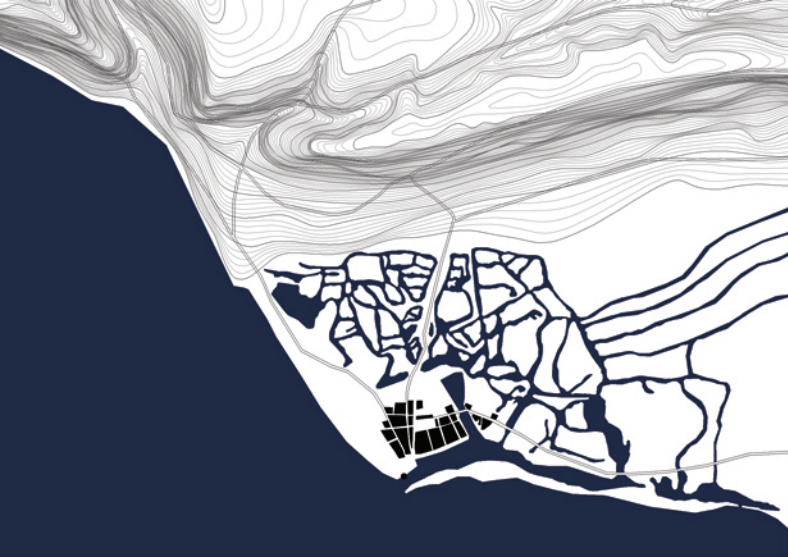
Scala 1:50.000



Tavola_LH.01

Le Havre. Fasi storiche: 1517, 1541, 1752, 1870.

Scala 1:20.000



Tavola_LH.02

Le Havre. Planivolumetrico. Progetto del 06/02/1946.

Scala 1:10.000



Tavola_LH.03

Le Havre. Planivolumetrico. Variante 1.

Scala 1:10.000



Tavola_LH.04

Le Havre. Planivolumetrico. Variante 2.

Scala 1:10.000



Tavola_LH.05

Le Havre. Planivolumetrico. Progetto definitivo.

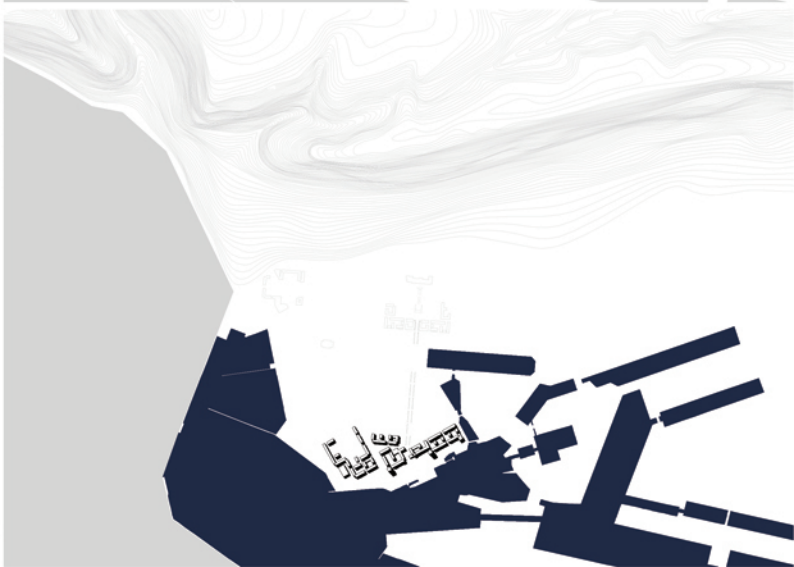
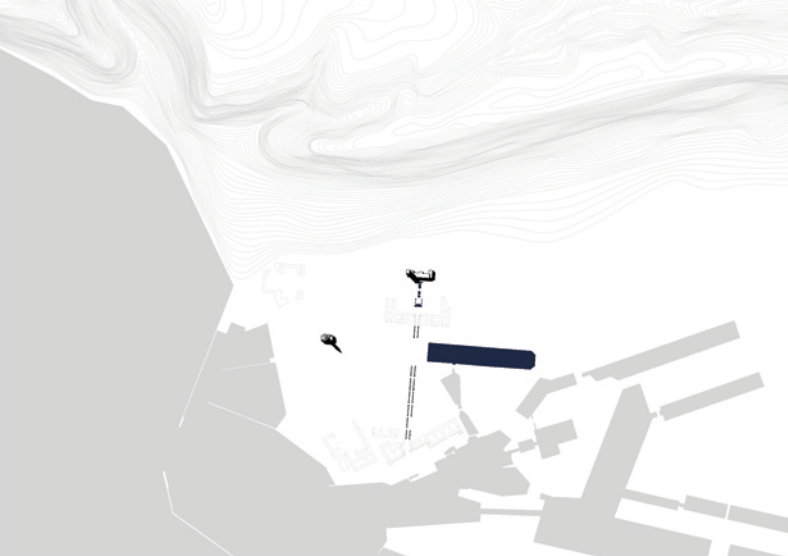
Scala 1:10.000



Tavola_LH.06

Le Havre. Genesi della forma urbana.

Scala 1:20.000



Tavola_LH.07

Le Havre. Struttura della forma urbana.

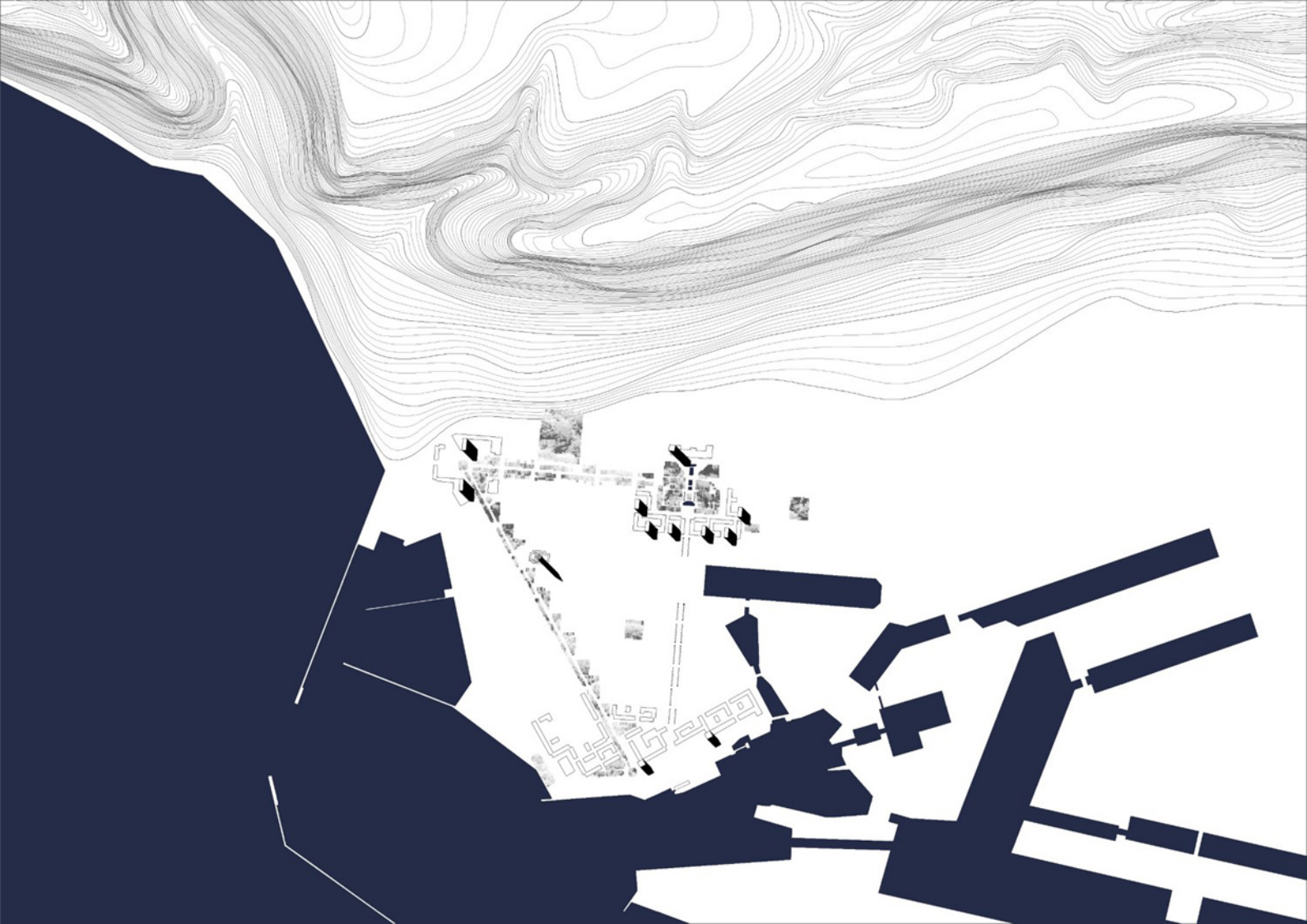
Scala 1:10.000



Tavola_LH.08

Le Havre. L'edificio a torre nella forma urbana.

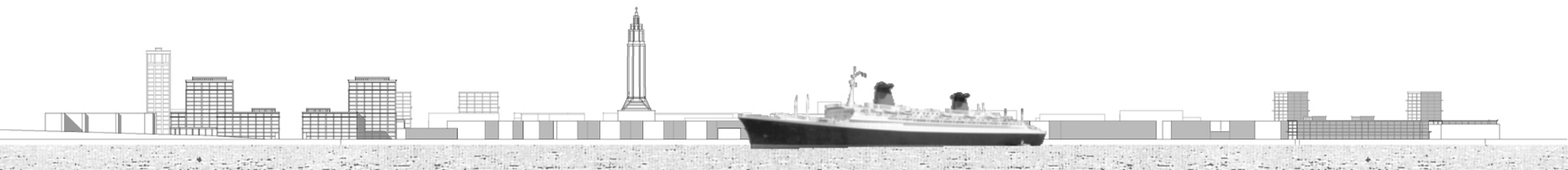
Scala 1:10.000

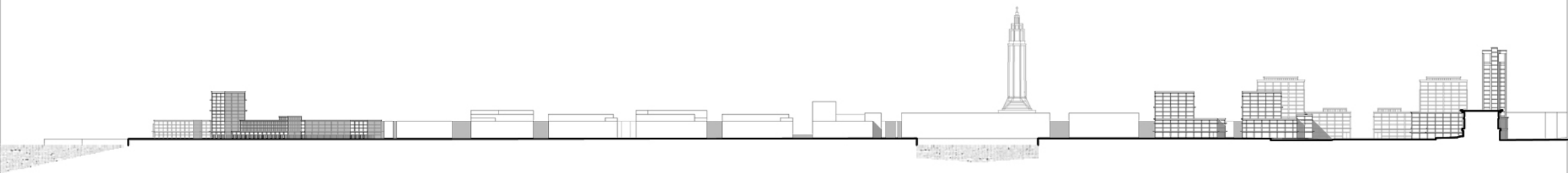
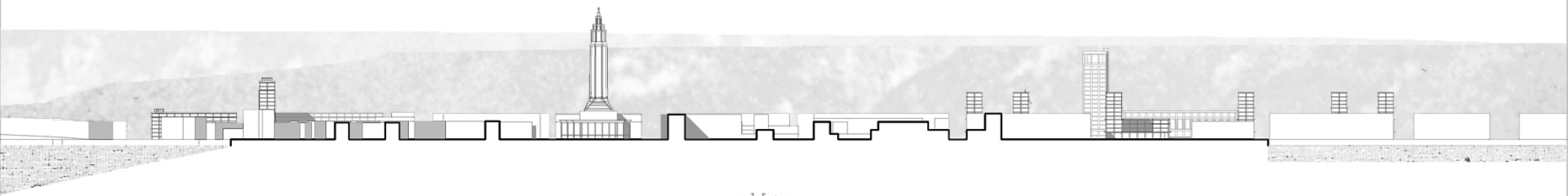


Tavola_LH.09

Le Havre. Prospetti e sezioni.

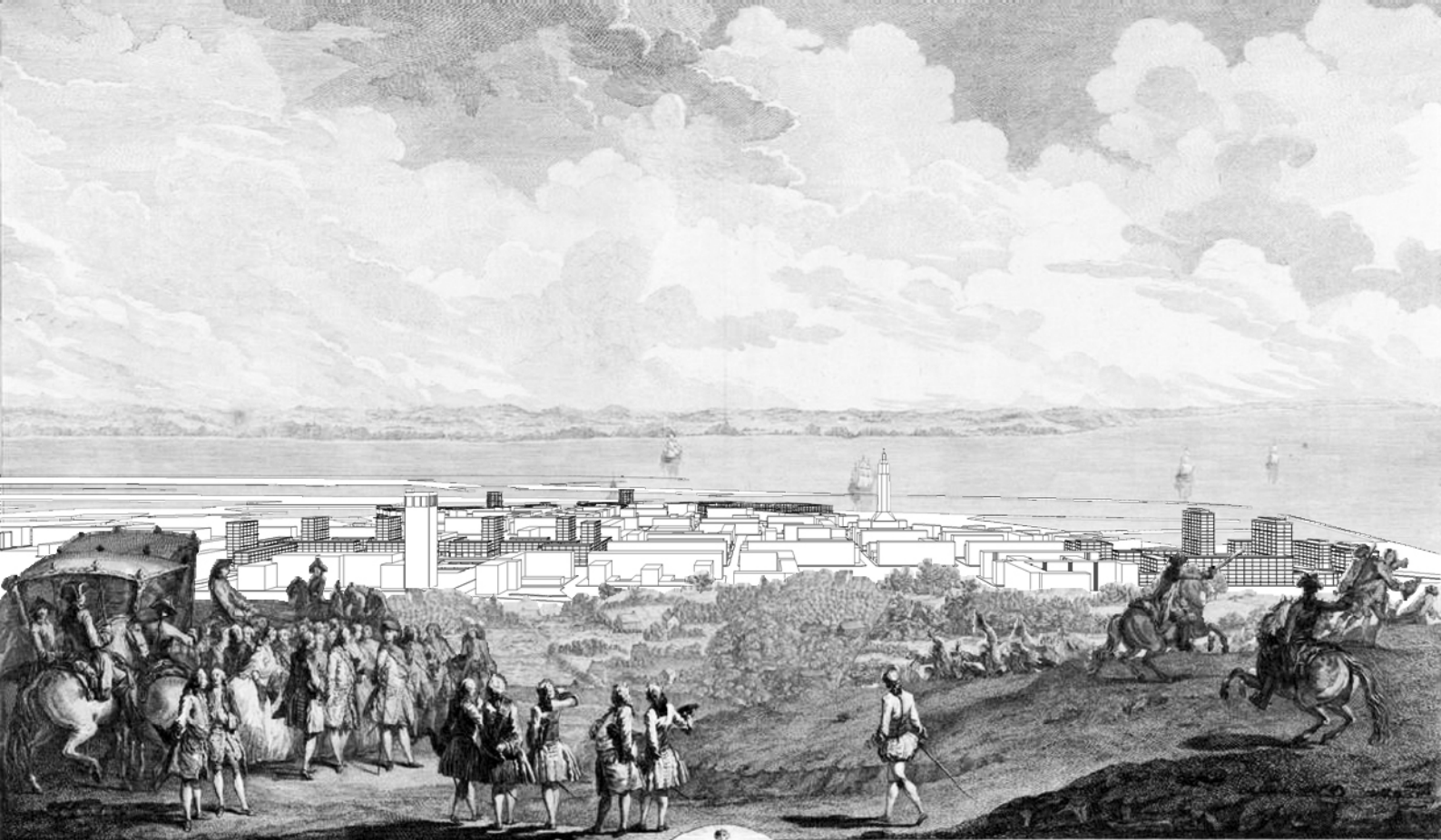
Scala 1:2.000





Tavola_LH.10

Le Havre. Veduta prospettica della città.



LE ROY SUR LA HAUT.

d'où Sa M^{te} observe le beau pont de
le 20.



D'INGOUVILLE,

vue de la Ville du Havre de Grâce.

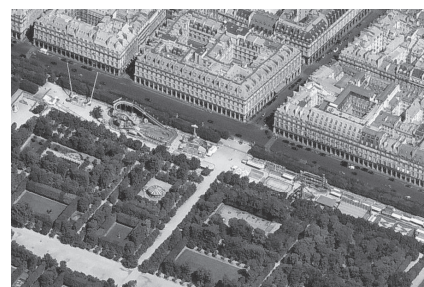
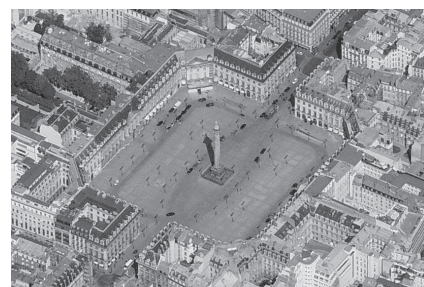
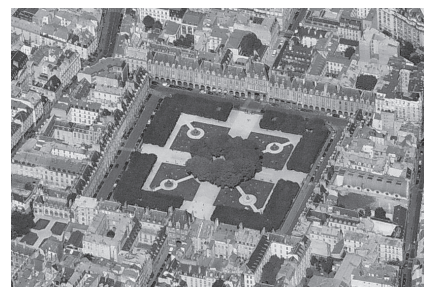
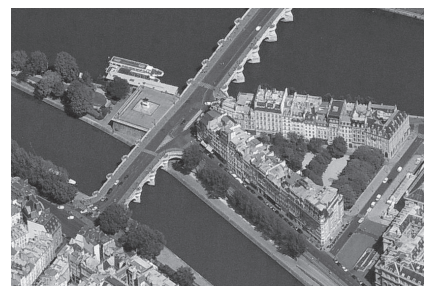
1749.

PARTE III. LO SPAZIO COLLETTIVO

Quel che sembra essere evidente nei luoghi monumentali di Le Havre, assieme al rapporto col luogo risolto volta per volta secondo le forme e le sintassi più appropriate, è la memoria urbana cui questi fanno riferimento, che sembra essere, per diversi aspetti e con le dovute eccezioni dovute alle particolarità dei casi, quella relativa a specifiche esperienze condotte innanzitutto a Parigi, e in seguito nelle altre città di Francia, e finalizzate alla costruzione dello spazio pubblico urbano attraverso la residenza. Ci si riferisce in questo modo a un vasto orizzonte, che comprende al suo interno quelle riflessioni svolte sulla possibilità di costruire i luoghi monumentali della forma urbana attraverso edifici collettivi d'abitazione ricondotti alla forma di manufatti unitari, nei quali si ricerca il principio unificante dello spazio pubblico. Rientrano dunque all'interno di questa famiglia quelle ricerche sviluppate sul significato e sulla forma tanto della piazza quanto della strada. Nello specifico, si sostiene che l'esperienza più diffusa delle *Places Royales* (figg. III.01-III.04, III.07-III.10) e quella più circoscritta, inverteata nelle realizzazioni delle *Rue Royales* (figg. III.05, III.11) o di quel segmento originario di Rue de Rivoli prospiciente i giardini delle Tuileries e progettato da Percier e Fontaine (figg. III.06, III.12), costituiscono indubbi paradigmi per i luoghi collettivi della città atlantica.

Oltre quest'immediata analogia è necessario però sottolineare che il caso havrese presenta rispetto alla maggioranza di questi riferimenti delle variazioni formali, che non possono essere riduttivamente considerate come semplici declinazioni o revisioni di un tema, ma che presuppongono invece una ben più significativa variazione semantica.

È infatti necessario sottolineare che la relazione fondativa con le forme della geografia fisica, di cui si è già in parte parlato, sembri essere ricercata, oltre che mediante l'appropriata collocazione dei luoghi monumentali all'interno della forma urbana, anche e soprattutto attraverso la definizione di una coerente grammatica dei suoi spazi aperti. L'idea di forma che viene proposta nell'esperienza di Le Havre si fonda infatti su uno spazio dal carattere potentemente urbano, proprio ancora della città compatta ma non più di quella murata, conformato allo scopo di stabilire relazioni dotate di senso tra la forma finita degli spazi



Figg. III.01-III.06. Parigi. Viste aeree di Place Dauphine; Place des Vosges; Place des Victoires; Place Vendôme; Rue Royale; Rue de Rivoli.



Figg. III.07-III.12. Parigi. Viste di Place Dauphine; Place des Vosges; Place des Victoires; Place Vendôme; Rue Royale; Rue de Rivoli (FdA).

della città e quella infinita degli spazi aperti della natura. Nello specifico, si può affermare che questo rapporto sia definito attraverso una ricerca fondata sul riconoscimento di due caratteri differenti e possibili dello spazio, e quindi sull'assunzione, allo stesso tempo, del valore dello spazio circoscritto e di quello dello spazio aperto.

Nel caso di Le Havre questa grammatica sembra infatti da un lato perseguire il carattere di urbanità ed evocare la densità spaziale della città storica, riconoscendo ancora nell'internità dei suoi luoghi il valore civico e identitario della città. Come nell'esperienza della storia infatti, sia gli spazi pubblici urbani, riconducibili alle forme paradigmatiche della strada e della piazza, quanto quelli residenziali, riconoscibili in quelle della corte, sono chiaramente individuati mediante la definizione di un limite che li circoscrive e li qualifica come interni. Dall'altro, invece, tanto per i primi quanto per i secondi sembra essere chiaro il ricorso costante ai principi di dilatazione e di apertura dello spazio (figg. III.13-III.15). Innanzitutto si può sostenere che, pur riferendosi a condizioni di internità, sia evidente la scelta di individuare gli spazi pubblici urbani e quelli collettivi della residenza attraverso grammatiche disgiuntive per la costruzione di un margine che li circoscrive pur aprendosi, fondate dunque sulla discretizzazione piuttosto che sulla continuità del limite. Questo infatti si sviluppa invariabilmente mediante la giustapposizione delle parti che lo compongono, rese riconoscibili da quei punti di discontinuità che manifestano il principio che struttura la concatenazione di questi luoghi e contribuiscono alla percezione di differenti e dilatate profondità spaziali. Ne consegue la definizione di un rapporto complesso tra lo spazio civico e quello residenziale, in virtù del quale «lo spazio libero della strada pubblica, almeno al di sopra del piano terra, penetra nel cuore dell'edificio»¹. Questo relazione di reciprocità tra lo spazio civico e quello residenziale, seppur non risolta attraverso la percezione visiva, sembra essere in parte riconoscibile già in alcune esperienze sviluppatesi nella capitale francese. Già la realizzazione di alcune *Places Royales* parigine, quali Place des Vosges o Vendôme, definiva infatti un rapporto in virtù del quale lo spazio della piazza, straordinariamente dilatato, si riverberava nelle corti residenziali degli *hôtels particuliers*, celate oltre il margine che costruiva il grande vuoto (figg. III.16-III.18).

Rispetto però al caso delle *Places Royales*, quel che è maggiormente rilevante nell'esperienza di Le Havre, è la definizione di una

¹ PERRET 1939b (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 395).



Figg. III.13-III.15. Le Havre. Viste di Place de l'Hôtel de Ville, della Porte Océane, del Front-de-mer Sud (FdA).

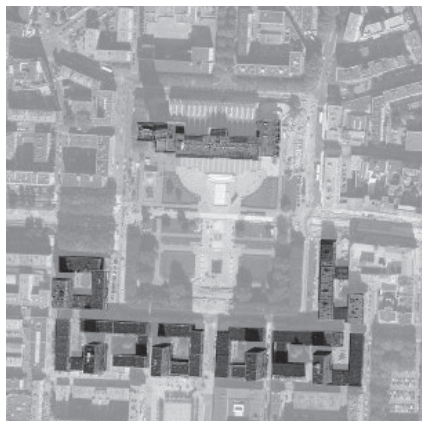


Fig. III.19. Veduta prospettica di Place de la Concorde a Parigi.

grammatica spaziale che, risolta attraverso la straordinaria dilatazione e l'apertura dei luoghi pubblici, nonché la loro concatenazione con quelli residenziali, sembra finalizzato alla costruzione di un rapporto di gradatio tra le diverse scale degli spazi interni della città e le grandi forme della geografia fisica.

Alla luce di questo possibile ed esplicito rapporto tra gli spazi della città e quelli della natura, sembra dunque possibile sostenere che i luoghi monumentali di Le Havre individuino al proprio esterno quello che Norberg-Schulz definisce come «punto focale»², che nelle *Places Royales* è la statua equestre, mentre in questo caso è costituito da quelle forme della geografia che definiscono l'identità del luogo. Gli spazi pubblici della città atlantica riconoscono dunque e traducano nella Place de l'Hôtel de Ville le ripide pendici della falesia del Bec-de-Caux, nella Porte Océane l'orizzonte lontano dell'Oceano, nel Front-de-mer Sud l'altra riva dell'estuario della Senna.

In virtù di queste considerazioni diviene dunque evidente che, più che verso le prime *Places Royales* parigine, quali la Dauphine, des Vosges, des Victoires o Vendôme, costruite e conformate come il recinto della statua equestre del sovrano e risolte quindi in relazione a quel centro posto generalmente al loro interno, i luoghi collettivi di Le Havre mostrano un debito nei confronti di quelle più tarde esperienze che, prima nell'ambito dell'architettura dei giardini di Le Nôtre, poi in quello urbano, se si pensa ad esempio a Place de la Concorde di Ange-Jacques Gabriel, avevano cercato di dar forma all'esperienza dello spazio infinito (fig. III.19). Sembra infatti possibile riconoscere questi principi tanto nella gradatio che struttura il rapporto, nella reggia di

Figg. III.16-III.18. Confronto dimensionale e tipologico tra Place de l'Hôtel de Ville a Le Havre, des Vosges e Vendôme a Parigi.

² NORBERG-SCHULZ 1970, p. 39.

Versailles, tra le dimensioni contratte delle radure dei suoi giardini con quelle enormemente dilatate del Grande Canale, e attraverso questa, grazie alle soluzioni di continuità della vegetazione, con lo spazio aperto della natura³, dove «il panorama sfuma in una campagna senza confini»⁴ (figg. III.20-III.23), quanto nella costruzione di Place de la Concorde, sul cui parterre si confrontavano, come figure distinte, la città, rappresentata dai colonnati degli *hôtels particuliers* e da quello du Garde Meuble, i giardini delle Tuileries, il corso della Senna e i giardini degli Champs Élysées.

La riflessione sullo spazio urbano si riverbera inevitabilmente anche nella costruzione dell'isolato, cui viene ancora riconosciuta la possibilità di porsi come parte elementare della forma urbana, non senza una necessaria rifondazione di forma e significato⁵. Quest'aspetto particolare sembra costituire uno dei nuclei problematici attorno al quale si catalizzano alcune delle ricerche svolte nell'ambito della Seconde Reconstruction, ma affonda le proprie radici in quelle riflessioni maturate ambito europeo già alla fine del XIX° sec e sviluppatasi con proposte molteplici e differenti fino alla metà del XX°.

In un orizzonte più propriamente francese, questa riflessione sembra prendere avvio dalla critica all'isolato haussmanniano, che fu il frutto di un'idea di città sulla quale non si entra ora nel merito, ma per il quale è necessario affrontare alcune questioni circoscritte. Lungi dal voler semplificare la questione, l'isolato a blocco haussmanniano si conformò rispetto al suo corrispettivo storico «solo come un perimetro più profondo»⁶, che aveva visto la perdita di valore semantico e rappresentativo dei suoi spazi interni, sostituiti da una serie di piccoli cortili a vantaggio esclusivo dei prospetti sulla rue corridor, ai quali era affidata la rappresentazione dell'edificio e la costruzione dell'immagine della città (fig. III.24).

Risalgono agli inizi del XX° sec. quelle prime riflessioni volte alla sua rifondazione e accomunate, pur secondo differenti soluzioni, dal rifiuto di quelle anguste corti chiuse, «ricettacoli di sporcizia privi di sole e aria in quantità sufficiente, che dovrebbero essere proibite già



Figg. III.20-III.23. Versailles. Vista della Colonnade e del Grand Canal dalla Place d'Armes. Le Havre. Vista di una corte residenziale (FdA) e dell'Avenue Foch dalla Place de l'Hôtel de Ville.

³ Questa relazione è stata esplicitata dallo stesso Perret, il quale aveva affermato che «il grande ruolo di Le Nôtre fu di stabilire una grandiosa unità nel piano generale legando [...] i giardini al paesaggio, fino all'orizzonte, attraverso delle cesure» (PERRET 1939b, ora in ABRAM, et al. 2006, p. 391).

⁴ NORBERG-SCHULZ 1970, p. 133.

⁵ Strumento operativo per la definizione degli isolati urbani e la redistribuzione razionale delle proprietà fondiarie è quello definito come remembrement, per il quale non si entra in questa sede nel merito, ma si rimanda a TOURNANT 1951, p. 34; LUCAN 2001, p. 19; DELEMONTEY 2003, p. 36.

⁶ PANERAI, et al. 1977, p. 29.

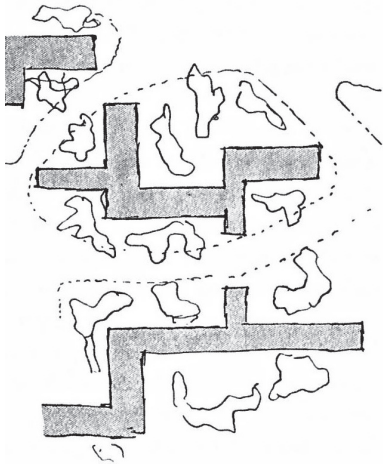
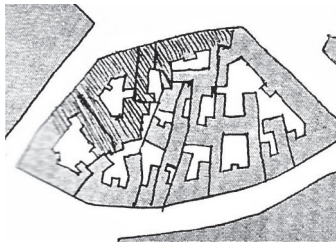


Fig. III.24. Parigi. Prospetto di un isolato haussmanniano.

Fig. III.25. Le Corbusier. Pianta di un isolato haussmanniano e di un redan.

in un edificio alto più di due piani»⁷. È dunque a partire da questo stato di necessità che si possono collocare una serie di esperienze sviluppatesi nell'intero arco della prima metà del secolo e riconducibili sostanzialmente, operando una necessaria semplificazione di questo articolato panorama, a due punti di vista.

Da un lato, infatti, si assistette all'affermazione di quello che è stato denominato come *ordre ouvert* che, allo scopo di «permettere all'uomo di riprendere contatto con la natura, gli alberi e il sole»⁸ trovò fondamento teorico in quei contributi di Augustin Rey che avevano portato nel 1928 alla definizione dell'*axe héliothermique*⁹. In nome di questo principio «la necessità di disporre gli edifici in rapporto al corso del sole divenne un leitmotiv»¹⁰ che implicò il ripudio della corte, il rifiuto programmatico dell'allineamento degli edifici su strada, e quindi l'abolizione dell'isolato urbano (fig. III.25).

Di fronte però a questa possibilità radicalmente alternativa si strutturò un punto di vista che seppur minoritario, accomuna le posizioni dei vari Hénard, Garnier, Beaudouin, Lods, Sauvage a quella dello stesso Perret, e che assumeva ugualmente la critica all'isolato chiuso della città storica, ma continuava a riconoscere in questo, previa una sua rifondazione formale, il sintagma costitutivo della città (figg. III.26-III.30). Già dalle prime esperienze del maestro parigino, se si osserva l'*immeuble* al 25^{bis} in Rue Franklin, è infatti chiara la scelta di non rinunciare *in toto* allo spazio della corte, ma piuttosto di aprire l'isolato, come aveva preconizzato Hénard con le soluzioni dei *boulevard à redans* probabilmente osservando alcuni edifici già presenti nella capitale francese, e «adottare razionalmente queste corti in facciata, che sembrano rendere singolari alcune *maisons de rapport* parigine ma che in realtà apportano soluzioni pratiche a un problema di economia e di igiene»¹¹.

Sono dunque chiaramente queste le ragioni che orientarono alcuni degli studi condotti all'interno dell'Atelier, quali quello sviluppato da Héaume, intitolato *De l'immeuble à l'îlot. Sur des bases traditionnelles une structure nouvelle* e datato al 2 maggio 1945. Dalla lettura

⁷ PERRET 1914 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 85).

⁸ LUCAN 2001, p. 40.

⁹ Si tratta di un asse orientato quasi Nord-Sud, ma «deviato verso Ovest sotto l'influenza della temperatura che è più elevata nel pomeriggio rispetto alla mattina e che contribuisce a favorire i valori eliotermici della seconda metà della giornata. [...] Questa inclinazione è di 19° per Parigi e varia di poco con la latitudine e il clima del luogo che si prende in considerazione. Chiameremo questo asse, per sintetizzare, asse eliotermico, al fine di ricordare la sua origine sia solare che termica» (REY 1928, p. 22).

¹⁰ LUCAN 2001, p. 40.

¹¹ PERRET 1914 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 85).

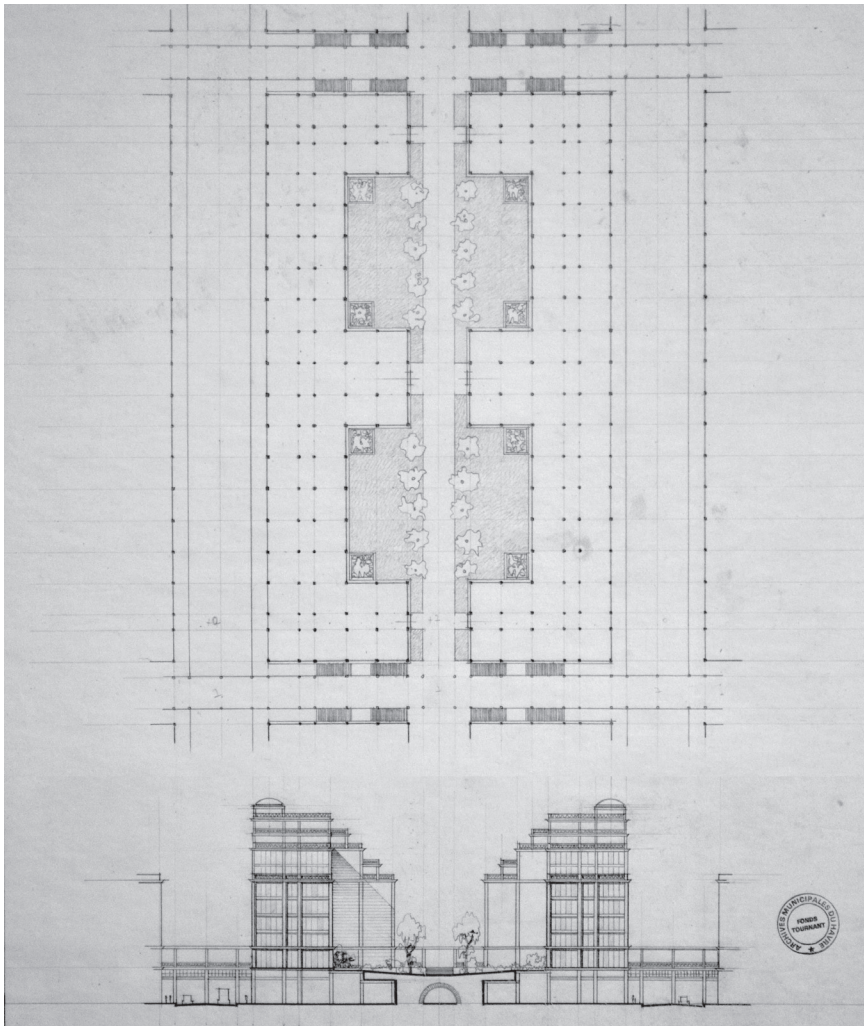


Fig. III.26. Atelier de Reconstruction de la Ville du Havre. Studi per un isolato urbano; pianta e sezione.

di queste note emerge innanzitutto la volontà di riconoscere ancora nell'isolato l'espressione di una condizione consolidata dell'abitare la città, necessaria al fine di «conservare per una popolazione urbana un modo d'abitare che le è appropriato e al quale è abituata»¹². Vengono a questo scopo presi in considerazione differenti isolati parigini, realizzati da esponenti della cultura architettonica, anche contemporanea, quali André Leconte, Pol Abraham, Eugène Beaudouin e Marcel Lods, e classificati secondo criteri distributivi e tipologici.

Quel che inoltre emerge, all'interno di questo studio, è la chiara volontà di stabilire ed indagare le possibili relazioni tra la forma dell'isolato, a partire da combinazioni semplici fino ad arrivare ad organismi via via più complessi, e quella dello spazio urbano. Afferma infatti il giovane allievo di Perret che l'obiettivo della ricerca è la determina-

¹² HÉAUME 1945.

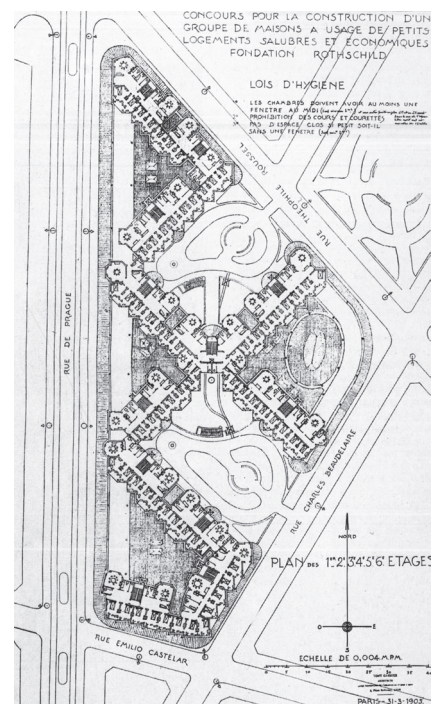
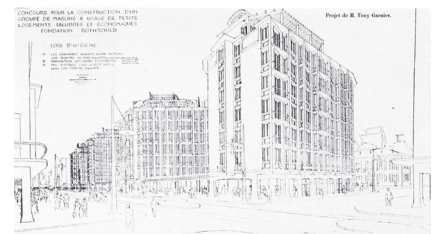
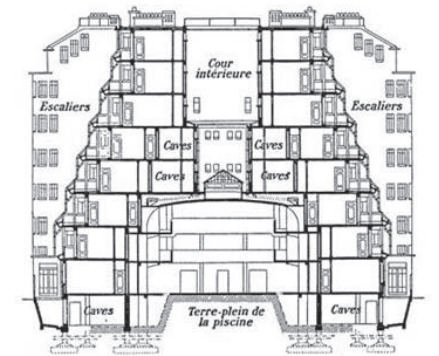


Fig. III.27-III.28. Henri Sauvage. Immeuble in Rue des Amiraux a Parigi; vista dell'esterno e sezione.

Figg. III.29-III.30. Tony Garnier. Progetto di un edificio residenziale per la fondazione Rotschild; vista prospettica e pianta.

zione delle «necessarie relazioni tra le realizzazioni architettoniche e le concezioni urbanistiche»¹³, a partire dallo studio di «opere costruite, scelte tra quelle che si possono considerare come tipizzate dall'esperienza (piani tipo), per studiarne i possibili sviluppi teorici dal punto di vista dell'urbanistica»¹⁴.

¹³ *Ibidem.*

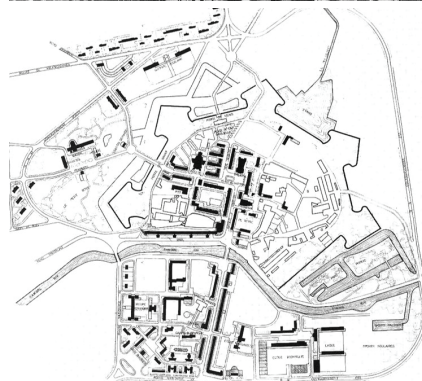
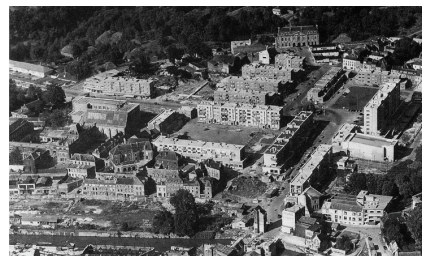
¹⁴ *Ibidem.*

76

si debba necessariamente, e in modo generale, orientare le facciate parallelamente a questo asse, come aveva preconizzato il sig. Augustin Rey»¹⁶. Sembra dunque essere questa la chiave di lettura della sua ricerca all'interno dell'Atelier, per la quale lo stesso autore citò l'ascendenza di studi quali *La Science des plans de villes* di Rey, o ancora, *L'Actionometrie et l'orientation des rues et des façades* pubblicato nel 1930 da Félix Marboutin, e con la quale, come ha sottolineato Gargiani, «si profila una apertura alla cultura del razionalismo internazionale»¹⁷. Il lavoro di Hermant, infatti, portò alla definizione di un metodo, sviluppato anche attraverso il ricorso a modelli fisici che permettevano di controllare le condizioni di soleggiamento degli isolati havresi, volto alla «determinazione sperimentale, su modello, delle linee di isolume sulle pareti di un edificio, tenendo conto di tutti i fattori»¹⁸ (fig. III.31).

Alla base dunque della rifondazione dell'isolato operata attraverso i progetti dell'Atelier sembrano dunque esserci istanze differenti, legate sia alla volontà di mantenere un legame con una consolidata e condivisa cultura urbana, quanto alla necessità di ridefinirne la forma e di indagarne il suo significato all'interno della città contemporanea. Questa volontà, anzi, sembra essere condivisa e costituire un punto di vista comune, se si osservano le coeve realizzazioni di André Lurçat a Maubeuge, di Claude Ferret a Royan, o ancora di Fernand Pouillon a Marsiglia (figg. III.32-III.37). Nello specifico sembra possibile affermare che la ricerca messa in atto dal maestro parigino abbia guardato alle tipologie storiche della città francese, quali quelle degli *hôtels particuliers*, ma anche quelle degli isolati haussmanniani, trasfigurate attraverso le ricerche coeve condotte in Europa. È dunque a partire da questo punto che si sviluppa la riflessione sull'isolato condotta a Le Havre, la cui definizione nel progetto finale costituisce un significativo stato d'avanzamento rispetto alle premesse di partenza.

Quel che si può infatti affermare, riguardo questi isolati, è che tutti, invariabilmente, ricorrono al tipo a corte pur configurandosi come *îlots ouverts*, non definiti cioè attraverso la conclusione del recinto. Sembra essere infatti chiara, in questo caso, la volontà di riqualificare quello spazio interno che nell'isolato haussmanniano era stato ridotto a un semplice cavedio a favore del prospetto stradale, cui erano demanda-



¹⁶ HERMANT, André, "Ensoleillement direct et orientation", in *Techniques et Architecture*, III, n° 7-8, 1943 (cit. in LUCAN 2001, p. 40).

¹⁷ GARGIANI 1993, p. 260.

¹⁸ GARGIANI 1993, p. 260.

Figg. III.32-III.37. F. Pouillon, complesso La Tourette a Marsiglia; A. Lurçat, ricostruzione di Maubeuge; C. Ferret, ricostruzione di Royan.



Figg. III.38-III.41. Parigi. Viste di Place des Vosges e della corte dell'Hôtel de Sully; di Place Vendôme e della corte dell'Hôtel de Boffrand (FdA).

Figg. III.42-III.43. Parigi. Viste della corte dell'Hôtel de Soubise (FdA).

te tutte le sue possibilità rappresentative. I suoi piccoli cortili vengono invariabilmente sostituiti da un'unica corte per isolato, che riacquista valore pur se i suoi fronti dichiarano comunque una subordinazione rispetto a quelli che in maniera unitaria costruiscono lo spazio pubblico urbano. In questo recuperato rapporto dialettico tra un interno con valore rappresentativo ed un esterno che costruisce l'immagine della città sembrano essere riconoscibili alcune particolari esperienze che hanno sicuramente costituito un riferimento imprescindibile per il progetto di Perret. Già infatti la realizzazione di alcune *Places Royales* parigine, quali le già citate des Place des Vosges o Vendôme, conteneva *in nuce* un principio attraverso il quale allo spazio civico della piazza, individuato attraverso la continuità e l'unitarietà dei suoi fronti facevano da contrappunto una molteplicità di corti residenziali, di forme, dimensioni e carattere differenti, pertinenti a quegli *hôtels particuliers* che aggregandosi reciprocamente componevano il margine dello spazio pubblico (figg. III.38-III.41).

Le grammatiche costitutive degli isolati del progetto di Perret dichiarano però, rispetto a questi precedenti storici, tutta la loro complessità, tanto formale quanto semantica. Sono infatti chiaramente riconoscibili significative variazioni, estranee al tipo storico ma piuttosto ascrivibili all'influenza esercitata dalle ricerche condotte in ambito europeo tra la fine del XIX° e gli inizi del XX° sec.. Oltre infatti la quota basamentale, che tende a circoscrivere con continuità tutti i lati delle corti a meno del varco d'accesso, questi si discretizzano e aprono come già alcuni *hôtels particuliers* (figg. III.42-III.43), ma, a differenza dell'esperienza storica, si rende manifesta una composizione analitica definita secondo una grammatica costitutiva fondata sulla giustapposizione di parti finite, piuttosto che sulla continuità del margine¹⁹ (fig. III.44).

Sembra inoltre essere evidente la volontà, comune a molteplici esperienze svolte in campo internazionale, di ridefinire la forma di questi isolati in relazione alla dimensione contemporanea della 'grande città'. Nella loro conformazione non si definiscono come unità indipendenti l'una rispetto all'altra, accostate paratatticamente secondo una logica additiva, come nella città dell'Ottocento, ma piuttosto come aggregabili a quelli adiacenti a definire sistemi complessi, rendendo

¹⁹ Sembra essere evidente un certo legame con la riflessione operata da Cerdà a Barcellona, oggetto di studio da parte dei membri dell'Atelier, citato in alcune note dallo stesso Hermant (GARGIANI 1993, p. 276). Già nel piano originario per la città spagnola egli aveva infatti definito alcune *manzanas* tramite la giustapposizione di parti collocate lungo i due lati paralleli del perimetro dell'isolato.

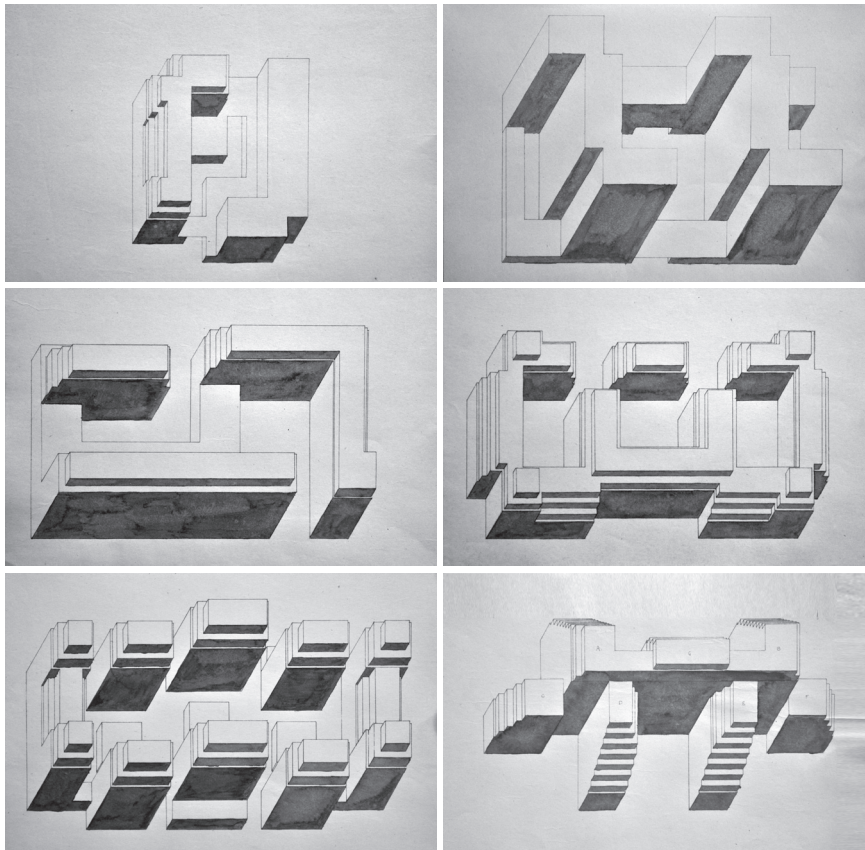
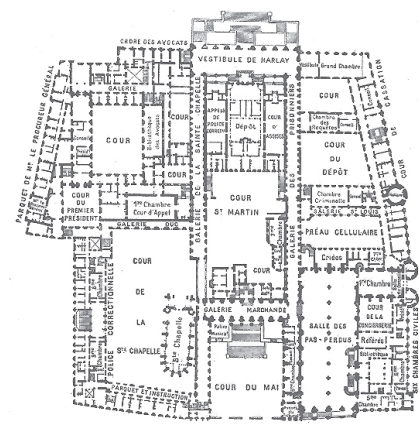
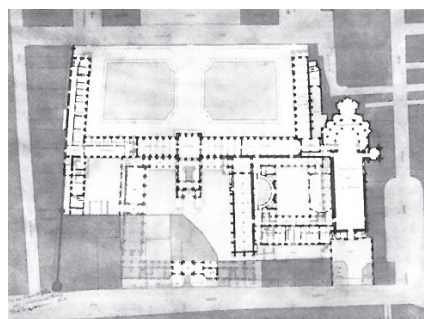
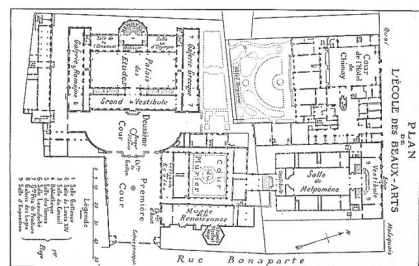
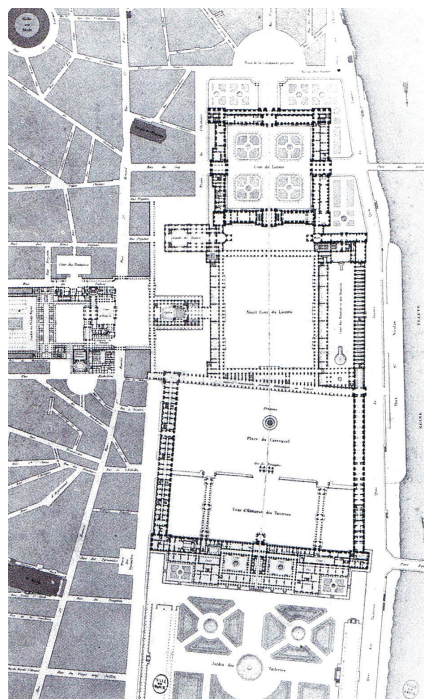


Fig. III.44. Atelier de Reconstruction de la Ville du Havre. Studi per isolati urbani; planivolumetrici.

riconoscibile l'individuazione di una 'misura' di ordine maggiore rispetto a quella individuata dall'isolato urbano nelle sue forme e dimensioni storiche, necessaria in questo caso a esprimere organicamente il sistema di relazione gerarchica tra la dimensione dello spazio civico e quella delle corti residenziali. Questi infatti si conformano in modo tale da definire sistemi unitari e organici, le cui parti, come incisi all'interno di una frase principale, si strutturano secondo rapporti ipotattici, capaci di assumere la scala dello spazio pubblico urbano, e allo stesso tempo di contemplare al proprio interno tanto gli spazi residenziali delle corti, quanto quelli pubblici delle strade che lo attraversano e che ne relazionano l'internità allo spazio pubblico della città²⁰. Quella che viene definita con gli isolati di Le Havre è dunque una grammatica capace di risolvere coerentemente vaste piazze e corti raccolte, ariose strade e stretti vicoli, che consentono, come ha sottolineato Abram²¹, di conferire complessità allo spazio urbano.

²⁰ Sembra essere questo un'ulteriore aspetto che manifesta un certo legame col piano di Cerdà per Barcellona, per il quale erano state prospettate le possibilità conformative ed aggregative delle *manzanas* per formare unità di ordine maggiore rispetto a quello del singolo isolato.

²¹ *Le Havre. Les ville reconstruite par Auguste Perret. Proposition d'inscription du centre reconstruit du Havre sur la liste du patrimoine mondial*. Le Havre, 2003, p. 13



Come è stato già sottolineato, si può sostenere che in ambito più propriamente francese questa riflessione affondi le proprie radici in alcuni ambiti dell'insegnamento dell'École des Beaux-Arts, e mostri chiari legami con quella precedentemente sviluppata da Charles Percier e Pierre Fontaine, Félix Duban, Léon Vaudoyer o Louis Duc a Parigi, e trasmessa probabilmente allo stesso Perret, oltre che dall'esperienza quotidiana nella capitale francese, anche dall'insegnamento di Guadet. All'interno delle loro ricerche infatti, e in questo vi è un punto di contatto con quella di Perret a Le Havre, sembra essere rintracciabile una tensione volta a indagare la possibilità di definire sistemi architettonici costituiti da successioni e sequenze di corti, la cui scala e complessità oltrepassa quella del semplice isolato storico per acquisirne una più eminentemente urbana. Come ha sottolineato Lucan, infatti, in questi progetti è riconoscibile una disposizione di «entità architettoniche regolari, dai limiti definiti, dalle configurazioni geometricamente descrivibili, delle entità intelleggibili, che è possibile denominare come 'stanze', indipendentemente da quelle che siano la loro forma e anche la loro destinazione»²². Archetipo di queste forme può essere considerata la Villa Giulia a Roma, oggetto di rilievi e studi da parte di Percier e Fontaine, che, strutturata in una sequenza simmetrica di tre corti, o 'stanze a cielo aperto', dotata ciascuna di una propria identità, costituisce un chiaro riferimento per il loro progetto di riunione del palazzo del Louvre e di quello delle Tuileries (fig. III.45). Questo progetto costituì evidentemente un paradigma nell'insegnamento all'École des Beaux-Arts, in quanto la sua influenza può essere riconosciuta nel progetto per l'École stessa, ad opera di Duban, che «non è tanto un edificio, quanto il quartiere di una città, una sorta di raggruppamento naturale di monumenti formanti piazze, strade, prospetti, tutti distinti e riconoscibili»²³ (fig. III.46). Analoghi a questo sono l'intervento al Conservatoire des arts et métiers da parte di Vaudoyer, che si «servì del sito per creare una *promenade architecturale*» composta da edifici e spazi, antichi o recenti (fig. III.47), o ancora, quello di Duc al Palais de justice, composto da un insieme di elementi inizialmente eterogenei, ricondotti alla forma di un manufatto unitario, articolato, ancora una volta, su un sistema di corti (fig. III.48).

Gli isolati havresi, infine, presentano una significativa variazione tipologica delle proprie parti costitutive, edifici in linea e a torre, che

Figg. III.45-III.48. Parigi. Pianta del Louvre e del palazzo delle Tuileries; dell'École des Beaux-Arts; del Conservatoire des Arts et Métiers; del Palais de Justice.

²² LUCAN 2003, p. 22.

²³ *Ibidem*, p. 24.

come morfemi si compongono con grammatiche differenti a ricostruire «il valore simbolico dell'isolato storico»²⁴. Questa variazione, già osservata in molti progetti urbani del maestro parigino, oltre ad essere evocativa della complessità della città storica, assume un ruolo necessario al fine di rendere intelleggibili gli ordini di relazioni stabilite tra gli spazi residenziali, quelli urbani, e quelli aperti della natura, e di conferire così all'isolato quella dimensione propria della 'grande città' contemporanea.

III.1 Place de l'Hôtel de Ville

III.1.1 La piazza e le corti

Concepita²⁵ e realizzata tra il 1945 e il 1953, la Place de l'Hôtel de Ville, centro civico della città, è il maggiore dei capisaldi di un più vasto complesso monumentale composto dalla concatenazione di spazi di differente significato e carattere. Assieme all'Avenue Foch e alla Porte Océane questa costruisce infatti un sistema che, memore di quegli interventi a scala urbana del XVIII sec., se si pensa ad esempio alle Places Royale, Carrière e d'Alliance di Emmanuel Héré de Corny a Nancy, monumentalizza il piede della falesia fino al margine dell'oceano (figg. III.49-III.50).

Questa, nello specifico, costituisce quel luogo in cui la città, grazie alla straordinaria dilatazione dello spazio aperto, così vasto da permettere di traguardarla visivamente, si rappresenta dinanzi alle ripide pendici della falesia del Bec-de-Caux (fig. III.51). Place de l'Hôtel de Ville risulta essere definita e conclusa attraverso la tensione tra due parti distinte e giustapposte: da un lato vi è la stoà dell'Hôtel de Ville e la sua torre isolata, che rispettivamente costruiscono il piede della falesia attraverso l'ordine gigante delle colonne del portico, e manifestano, come un *beffroi*, il valore civico del luogo; dall'altro vi è un sistema di isolati a corte e torri residenziali che, come un castello, cinge, attraverso la propria concavità, una parte dello spazio della piazza.

La ricerca tesa a definire la forma e le grammatiche appropriate

²⁴ *Le Havre. Les ville reconstruite par Auguste Perret. Proposition d'inscription du centre reconstruit du Havre sur la liste du patrimoine mondial*. Le Havre, 2003, p. 27.

²⁵ Al progetto lavorarono, assieme a Perret, *architecte en chef*, anche 14 architetti dell'Atelier, nello specifico Branche, Dubouillon, Feuillebois, Héaume, Hermant, Kaepelin, Lagneau, Lambert, Le Donné, Lotte, Persitz, Poirrier, Tougard e Tournant ("Le Havre. Immeubles d'État", in *Techniques et architecture*, 1948, n. 7-8, p. 45).

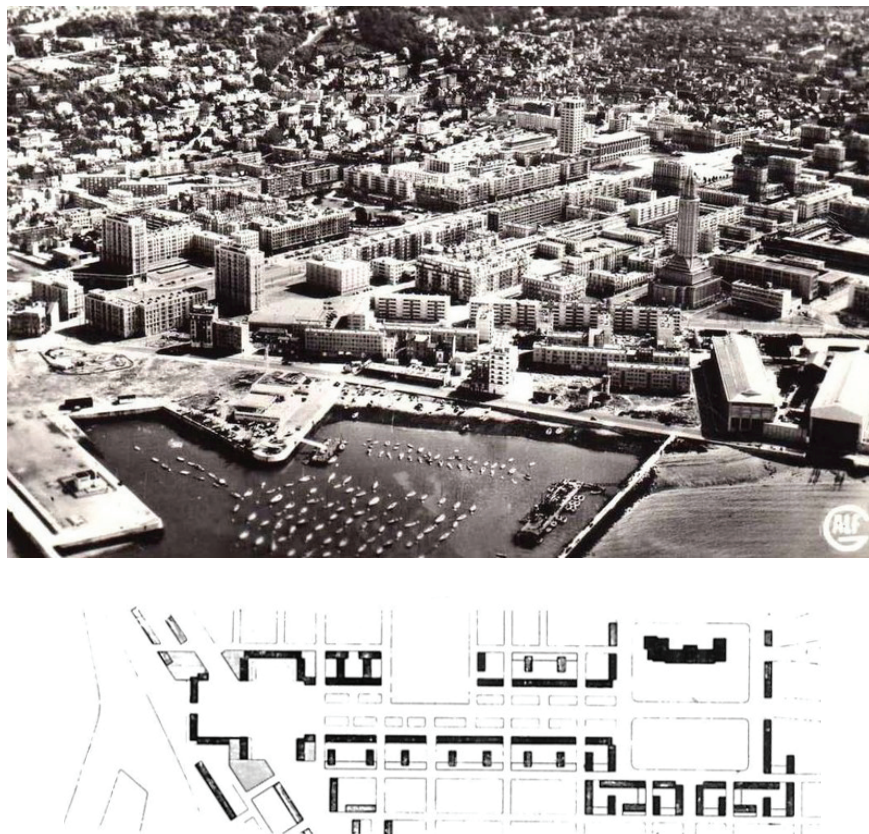


Fig. III.50. Le Havre. Centro monumentale della Place de l'Hôtel de Ville, Avenue Foch e Porte Océane; vista aerea e planimetria

alla costruzione del luogo sono evidenti già dall'osservazione di quei progetti preliminari che focalizzarono la propria attenzione sugli edifici residenziali, i cosiddetti I.S.A.I.²⁶, e che ebbero il merito di introdurre alcuni di quei principi che sono a fondamento del progetto finale. Costante, in queste proposte, è la volontà rifondativa del luogo, che si fonda in misura determinante su una riflessione volta a definire le relazioni tra lo spazio urbano e gli isolati residenziali del margine meridionale della piazza. Tutti i progetti redatti proponevano infatti di sostituire la successione paratattica degli isolati a blocco che costruivano il margine della piazza storica con una forma unitaria e sicuramente più complessa²⁷ (figg. III.52-III.53). Unitaria, in quanto le loro parti concorrono, attraverso le mutue relazioni, a costruire organicamente uno

²⁶ Gli *Immeubles Sans Affectation Individuelle* costituiscono il complesso residenziale della Place de l'Hôtel de Ville. Finanziati dallo stato, e per questo chiamati anche *Immeubles d'État*, i primi edifici ricostruiti nella città atlantica costituirono una sorta di laboratorio all'interno del quale mettere a punto questioni centrali per la costruzione dei nuovi isolati urbani e mostrare, come un manifesto, una prima immagine della nuova città.

²⁷ Le differenti proposte furono presentate dagli stessi membri dell'Atelier su "Les Immeubles de la Place de l'Hôtel de Ville", in *Techniques et Architecture*, n. 7-8, 1946, p. 338.



Fig. III.51. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, cantiere I.S.A.I.; fotografia d'epoca.

spazio pubblico che nella conformazione prebellica era ottenuto semplicemente mediante la soppressione di alcuni isolati costituenti il tessuto urbano; complessa, in quanto le sue parti costitutive si ordinano in un rapporto ipotattico che esprime la gerarchia tra lo spazio civico e quelli residenziali. L'osservazione delle differenti proposte consente dunque di riconoscere lo sviluppo di una ricerca che, pur nel ricorso invariabile ai medesimi morfemi: edifici in linea, alti 3 o 4 piani, e a torre, alti tra i 10 e i 12 piani, sembra essere chiaramente orientata alla definizione del più appropriato principio insediativo. Lo stesso Perret aveva infatti definito il tema del progetto, affermando:

gli isolati non saranno delimitati in maniera continua che da locali commerciali al piano terra, ad eccezione di almeno un accesso per isolato. Degli edifici di 3 piani su piano terra (massimo ammissibile senza ascensore) sono disposti in bande parallele orientate da Est a Ovest e distanziate in maniera tale che le ombre portate reciprocamente sulle facciate non oltrepassi il limite del pavimento del primo piano, a gennaio, nel pomeriggio. Questa condizione non permette di soddisfare la densità elevata imposta dal programma. Quella restante dovrà essere dunque assorbita da edifici più alti, di un numero di piani sufficienti per giustificare degli ascensori²⁸.

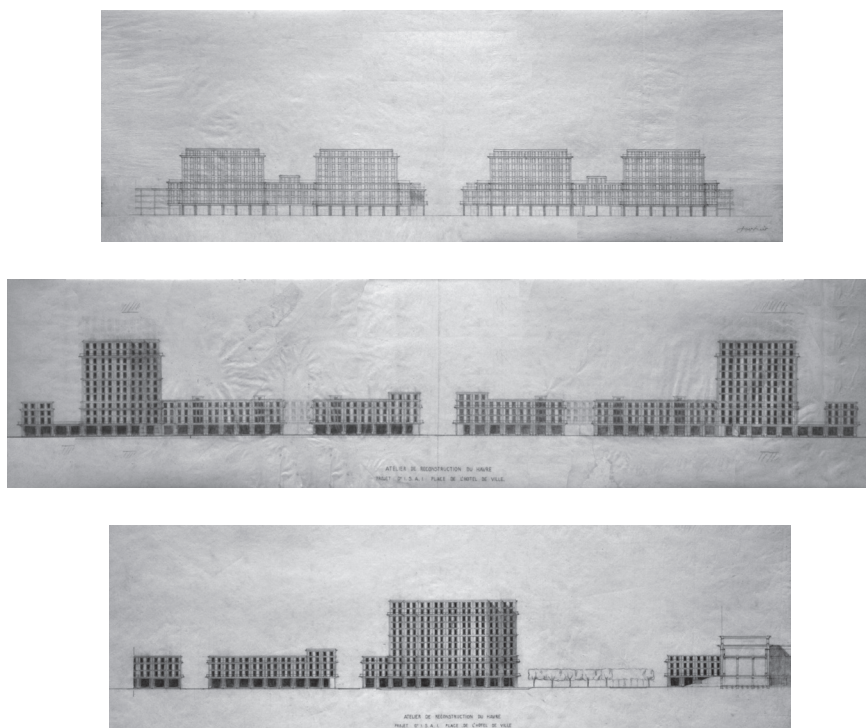
All'interno di questo ambito, quello che varia, nei diversi progetti,



Fig. III.52. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, fotografia aerea della piazza prima dei bombardamenti del settembre 1944.

Fig. III.53. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, fotografia aerea del cantiere.

²⁸ "Les Immeubles de la Place de l'Hôtel de Ville", in *Techniques et Architecture*, n. 7-8, 1946, p. 337.



Figg. III.54-III.56. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, edifici I.S.A.I.; studi di Imbert; Le Donné, Lagneau e Lambert.

è dunque la collocazione dei tipi edilizi, le loro relazioni reciproche e quindi il ruolo nella definizione dello spazio urbano.

Le prime di queste riflessioni, avanzate attraverso i progetti di Imbert, Hermant, Poirrier, Le Donné e Lagneau vedevano il ricorso ad edifici alti posti a definire e a concludere come quinte sceniche l'intero margine meridionale della piazza secondo una giacitura capace, stando alle considerazioni dei loro stessi autori, di garantire le migliori condizioni di soleggiamento per gli alloggi (fig. III.54). Soluzione, questa, che venne abbandonata, in quanto

la grande quinta costituita da questi alti edifici sarebbe stata per la maggiorparte del tempo controluce e avrebbe, in questo modo, 'rattristato' i giardini de l'Hôtel de Ville e sopraffatto con la propria massa oscura i futuri edifici municipali²⁹.

Queste ragioni, che solo ad una prima lettura riguardano le questioni tecniche ed igieniche di aeroilluminazione, contengono in realtà delle significative implicazioni legate al carattere dello spazio pubblico e all'economia complessiva della sua forma.

In una seconda fase della ricerca, infatti:

²⁹ *Ibidem*, p. 338.

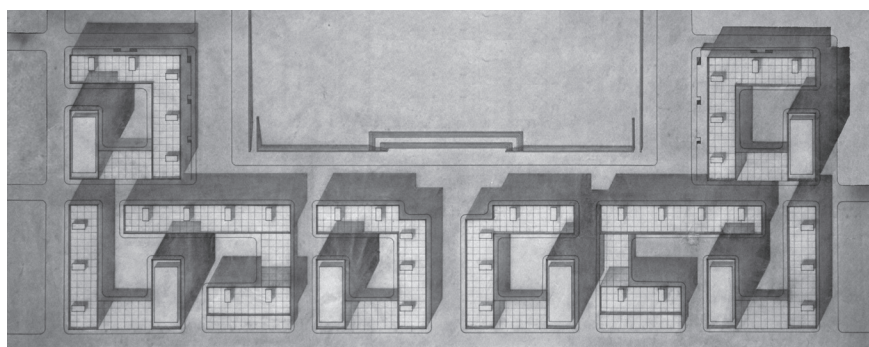
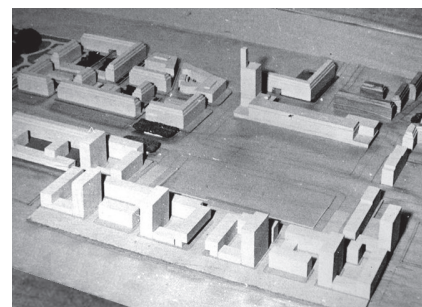
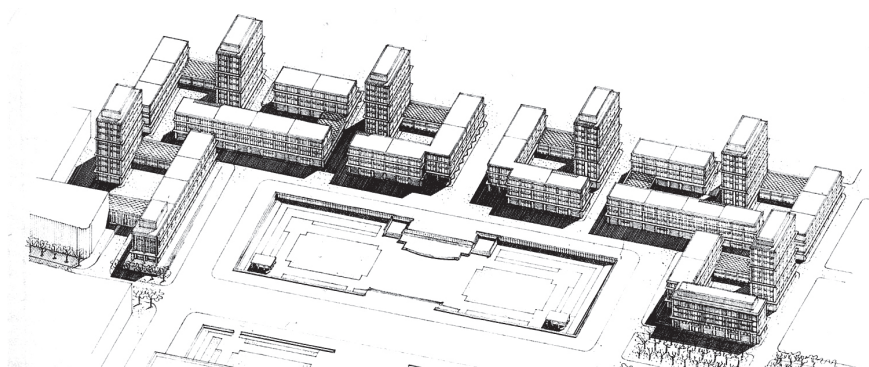


Fig. III.57-III.58. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, edifici I.S.A.I.; assonometria del progetto finale e planivolumetrico di studio.

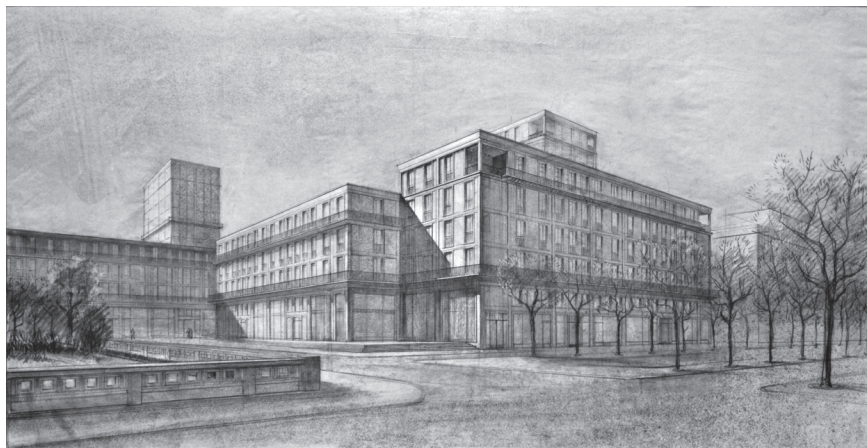
l'orientamento più favorevole per gli appartamenti, che era evidentemente il meno favorevole per gli spazi liberi vicini ha fatto abbandonare, malgrado tutti i vantaggi, la soluzione con edifici disposti secondo uno sviluppo Est-Ovest, per degli edifici orientati Nord-Sud³⁰.

Inoltre, la sopraggiunta eventualità di ampliare il programma degli *Immeubles d'État* anche ai lati adiacenti della piazza determinò quelle proposte, avanzate attraverso i progetti di Le Donné, Lagneau e Lambert, di Poirrier e di Hermant, che introducevano un ordine di complessità maggiore nelle relazioni tra i tipi edilizi e lo spazio urbano. Bassi isolati a corte costruivano il lato meridionale della piazza e due edifici alti ai suoi lati, come capisaldi agli angoli con l'Avenue Foch e il Boulevard de Strasbourg, ne misuravano la sua grande ampiezza (figg. III.55-III.56).

Scartate anche queste soluzioni a causa della sproporzione degli edifici alti in rapporto all'insieme della piazza, il progetto finale mostra una maturazione di quelle riflessioni introdotte dalle esperienze immediatamente precedenti (figg. III.57-III.59). Si chiariscono innanzitutto

Fig. III.59. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, fotografia del modello di studio.

³⁰ *Ibidem*, p. 338.



Figg. III.60-III.61. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, edifici I.S.A.I.; viste prospettiche.

sia il ruolo attribuito a ciascuno di questi morfemi, che le loro relazioni nella costruzione dello spazio urbano (figg. III.60-III.61). Rilevante è innanzitutto la scelta di redistribuire la densità richiesta su un numero maggiore di torri, in questo caso più basse delle precedenti. Le relazioni tra gli edifici alti, civico e residenziali, individuano all'interno della forma urbana l'eccezionalità del luogo e la loro forma ne definisce con chiarezza il significato, mentre quelli in linea, assieme all'Hôtel de Ville, ne costruiscono il margine, connotando dunque questo spazio con un carattere di internità. L'arretramento degli edifici a torre rispetto a quelli in linea sembra inoltre definire una chiara gerarchia da un lato tra l'ordine gigante dell'Hotel de Ville e quello, più misurato, degli edifici in linea, dall'altro tra la torre del municipio, arretrata rispetto alla cortina del primo, e quelle residenziali (figg. III.62-III.63). Viene in questo modo stabilito un ordine nell'individuazione di due internità di carattere differente: lo spazio urbano, connotato dalla sua vastità, è relazionato a quello più misurato, con carattere di domesticità maggiore, delle corti residenziali.

La tensione tra queste due parti, civica e residenziale, misurata dal-



Fig. III.62. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, edifici I.S.A.I.; vista della piazza (FdA).



Fig. III.63. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville; vista del municipio (FdA).

la straordinaria dilatazione dell'Avenue Foch, consente di trapiantare e rendere eloquente la relazione con quel frammento dell'orizzonte atlantico inquadrato dal varco lontano della Porte Océane. La finitezza dello spazio, oltre che la sua monumentalità, sono conseguite anche attraverso quell'asse di simmetria parziale, coincidente con la Rue de Paris, i cui portici inquadrano l'estuario della Senna e i bacini portuali. Le variazioni rispetto a quest'ordine, conseguite attraverso la collocazione asimmetrica della Tour de l'Hôtel de Ville e la differente articolazione planimetrica di alcuni degli edifici residenziali che costruiscono il margine, descrivono condizioni differenti della forma urbana e del territorio in relazione alla piazza, enfatizzando in questo modo il rapporto di concatenazione con l'Avenue Foch e la Porte Océane.

Concorrono a esprimere queste relazioni anche le grammatiche definite per la costruzione dello spazio centrale della piazza. La sua grande dimensione è controllata, in una maniera analoga a Place de la Concorde a Parigi, individuando analiticamente le sue parti costitutive, corrispondenti da un lato alle strade che corrono perimetralmente, dall'altro a un sistema di molteplici luoghi, posti nella sua parte centrale, a quote differenti rispetto a quelle del tessuto stradale. Come nell'esperienza di alcune delle *Places Royales* parigine inoltre, se si pensa ai giardini di Place Dauphine o di Place des Vosges, la rappresentazione dell'identità e del carattere del luogo è conseguita anche attraverso la declinazione delle forme che la natura può assumere, addomesticata e introiettata all'interno della forma urbana. Le forme che ordinano la parte centrale della piazza sono infatti fortemente ca-



Fig. III.64. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, edifici I.S.A.I.; vista della Rue de Paris (FdA).

ratterizzate da un sistema di giardini, che confermano e ribadiscono le relazioni che questo luogo stabilisce con la natura, secondo quella tradizione che ha le proprie radici nelle esperienze di Le Nôtre (fig. III.64). L'area centrale, infatti, è caratterizzata da una successione di spazi di differente carattere, che rimarkano il valore civico del luogo nella forma del podio su cui si colloca l'Hôtel de Ville, o addomesticano la naturalità della falesia nelle forme di un prato o di filari di alberi. Ciascuno di questi spazi è concluso, reso riconoscibile, e ricondotto a una scala di ordine minore rispetto alla vastità della piazza attraverso quei punti di discontinuità che consentono di trapiantare l'orizzonte naturale dell'Oceano e dell'estuario della Senna, e regolare l'articolazione del suolo. Significative sono infatti, nella comprensione delle relazioni che ordinano questa complessità spaziale, anche quelle sensibili variazioni altimetriche che consentono di raccordare la quota sopraelevata dell'Hôtel de Ville a quella inferiore, dei giardini prossimi alle residenze, lungo il margine meridionale della piazza. L'unitarietà di questa concatenazione di giardini e podii è conseguita ed enfatizzata anche attraverso una successione lineare di vasche che, dal piede dell'Hôtel de Ville fino alle residenze sul margine meridionale, introiettano nella piazza le forme dell'acqua, riverbero dei vicini bacini portuali



Fig. III.65. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, edifici I.S.A.I.; vista dalla Tour de l'Hôtel de Ville(FdA).

e del più vasto oceano³¹.

III.1.2 La torre e il recinto

Sembra a questo punto possibile individuare una porzione significativa di questo intervento, e, in relazione alla forma stessa degli isolati, o meglio della loro aggregazione, svolgere una serie di considerazioni riguardanti la complessità dello spazio, urbano e residenziale, da questi costruito (fig. III.65). E' innanzitutto riconoscibile, nella collocazione simmetrica dei due edifici alti rispetto a quelli in linea, l'individuazione di una misura di ordine maggiore rispetto a quella del semplice isolato urbano.

Gli edifici in linea si dispongono a definire il perimetro, più o meno permeabile, di questo sistema; quelli a torre invece, attraverso la propria collocazione e forma, ne scandiscono lo spazio e ne sottolineano il suo valore urbano. La continuità della loro parte basamentale definisce, attraverso la propria articolazione planimetrica, lo sviluppo di meandri lungo i quali si aprono corti piantumate (fig. III.66) in cui si riverberano i giardini della piazza, ordinate secondo giaciture differenti



Fig. III.66. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, edifici I.S.A.I.; vista delle corti residenziali (FdA).
Fig. III.67. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, edifici I.S.A.I.; vista della rue de Paris (FdA).

³¹ «Il grande ruolo di Le Nôtre fu di stabilire una grandiosa unità nel piano generale legando la terra alla vegetazione attraverso l'introduzione di pergole e boschetti nelle sue composizioni, la terra al cielo attraverso delle superfici d'acqua, i giardini al paesaggio, fino all'orizzonte, attraverso delle cesure. Il carattere dominante del giardino francese è la tripla unità: terra e acqua, pietra e vegetazione, cielo. La grazia, rappresentata dai fiori, è celata senza essere esclusa, davanti all'Intelletto". Dei prati erbosi o "tapis verts", potati secondo delle forme geometriche, dei parterre bordati di bossi, dei viali rettilinei composti secondo un decoro adatto a passeggiate in meditazione, a intrattenimenti dotti e filosofici. La composizione è un po' asciutta, ma le sue linee si adattano meravigliosamente a quelle dell'architettura». PERRET 1939b (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 391).



che ne enfatizzano la rispettiva autonomia.

Queste sono relazionate reciprocamente attraverso gli intervalli tra le parti o per mezzo di varchi aperti all'interno della cortina edilizia, che definiscono le soglie secondo forme e caratteri differenti.

L'articolazione planimetrica degli edifici, seppur contraddistinta da una marcata continuità tra le parti, lascia intuire la definizione di quella grammatica di paratassi che relaziona i tipi edilizi. Eloquenti sono infatti tanto la collocazione dei varchi, che discretizzano la cortina edilizia nei punti angolari dei singoli recinti, quanto, e soprattutto, le condizioni d'angolo dell'intero sistema, risolte da un lato attraverso una disposizione a girandola, dall'altro nell'individuazione di una sintassi che lascia riconoscere la giustapposizione per elementi, nonostante la loro contiguità.

Oltre la quota basamentale si fanno più evidenti tanto la costruzione dell'isolato per parti quanto la sua scala marcatamente urbana: edifici in linea e a torre si dispongono a concludere l'intero sistema e individuare le sue corti. L'ordine individuato dalla collocazione simmetrica degli edifici a torre, è declinato attraverso la variazione topologica degli edifici che costruiscono il margine. L'affaccio sullo spazio monumentale della piazza è definito infatti da una maggiore compattezza e continuità del limite, che, nell'arretramento degli edifici a torre, conferisce spessore al margine e ne lascia intuire la complessità dello spazio interno. Il fronte sulla Rue de Paris è caratterizzato invece da una successione di portici, che relazionano l'ordine gigante dell'Hotel de Ville con i loggiati che il Front-de-mer Sud costruisce sulla Senna (fig. III.67). L'affaccio sullo spazio più domestico e misurato della Rue Victor Hugo, posta a meridione, è invece caratterizzato, contrariamente al primo, da una articolazione volumetrica che apre e rende chiaramente visibile la successione delle corti residenziali. L'unico edificio in linea che costruisce il margine meridionale dell'isolato arretra rispetto agli edifici a torre tra i quali è compreso, per qualificare, attraverso questo scarto, la soglia che permette l'accesso all'interno delle corti (fig. III.68-III.69). L'allineamento con le torri che lo inquadrano, e quindi la continuità della cortina stradale, è conseguita attraverso un profondo portico, giustapposto all'edificio, cui corrispondono al piano superiore una serie di balconate che rimarcano il carattere di domesticità, e definiscono l'affaccio di questi alloggi sulla strada.

Fig. III.68. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, edifici I.S.A.I.; vista di Rue Victor Hugo (FdA).

Fig. III.69. Le Havre. Place de l'Hôtel de Ville, edifici I.S.A.I.; vista della rue Robert de la Villeherbé, interna agli isolati (FdA).



Fig. III.70. Le Havre. Porte Océane. Arrivo del transatlantico France, foto d'epoca.

III.2 Porte Océane

III.2.1 L'internità dell'esterno

Concepita³² e realizzata tra il 1950 e il 1956, la Porte Océane

conclude verso il mare il complesso architettonico formato dalla Place de l'Hôtel de Ville e dall'Avenue Foch. Raccordandosi verso Sud al quartiere del Perrey-Nord, la porta e il fronte di questo quartiere costituiscono il nuovo Front-de-mer Ovest di Le Havre, che si sviluppa dai cantieri navali Augustin-Normand fino al punto di giunzione della spiaggia e delle banchine del porto. [...] Questo profilo della città, visto dal mare, sarà completato dalla Tour de l'Hôtel de Ville e da quella della chiesa di Saint-Joseph, che raggiungeranno i 100 metri³³.

Questa, nello specifico, costituisce quel luogo in cui la città stabilisce un rapporto tra i suoi spazi interni e quelli aperti ed esterni dell'Oceano (fig. III.70). Il suo orizzonte infatti, ricondotto a un frammento, è introiettato dal varco aperto nella cortina edilizia, che «vuol essere un richiamo al mare aperto, ma d'altra parte è abbastanza stretto perché l'intero gruppo funzioni da schermo contro il vento dell'Ovest»³⁴

³² Al progetto lavorarono, assieme a Perret, *architecte en chef*, anche Poirrier ed Hermant in qualità di *architectes chefs de groupe* rispettivamente per le parti Nord e Sud del complesso, sotto la cui direzione erano, come *architectes d'opération*, Droit, Du Pasquier, Fabre Lesoudier, Lamy, Lerambert, Leroy-Groene, Prieur e Royon ("Le Havre. La Porte Océane", in *Techniques et architecture*, 1950, n. 9-10, p. 57).

³³ *Ibidem*, p. 57.

³⁴ DALLOZ 1957, p. 52.

e inquadrato dai due edifici a torre che marcano «l'arrivo a mare della strada principale di Le Havre»³⁵ e marcano dunque il valore urbano di questo luogo. Fin dai primi progetti redatti dall'Atelier sembra essere evidente l'alto valore simbolico di questo luogo, porta urbana verso il Nuovo Mondo non solo della città atlantica, di cui ne riassume il carattere, ma «della Francia e dell'Europa»³⁶. Il suo carattere monumentale emerge potentemente dalle parole dello stesso Hermant, che aveva affermato: «questo insieme sarà la prima visione della città di Le Havre per i passeggeri dei transatlantici che arriveranno in Francia»³⁷, o ancora, ribaltando il punto di vista e osservandola dall'interno della città: «è dalla Porte Océane che con un solo sguardo si scorge il mare aperto verso Ovest e si segue la rotta dei piroscafi che entrano nel porto»³⁸. Questa risulta dunque essere definita e conclusa attraverso la tensione tra due torri al cui piede si dispongono due corti aperte, poste a guardarsi reciprocamente e ordinate da un asse di simmetria centrale³⁹ che, coincidente con l'Avenue Foch, traguarda l'orizzonte dell'Oceano.

È dunque per queste ragioni, tanto simboliche quanto formali, che già i primi progetti dell'Atelier avevano chiarito la necessità di conferire a questo luogo un significato e un valore del tutto nuovo rispetto a quello assunto nella conformazione storica della città, che non risolveva adeguatamente questo punto nevralgico in cui si confrontavano le giaciture differenti dei due tessuti urbani, ma soprattutto in cui l'Avenue Foch si concludeva sul mare senza una soluzione formale adeguata. Tra quei progetti preliminari volti a definire l'intera forma urbana, particolarmente significativo è quello del febbraio 1946 che, strutturato ancora su un unico tessuto, proponeva due edifici, probabilmente a corte, posti a misurare l'ampiezza dell'Avenue Foch e a inquadrare un diaframma di colonne che consentiva di stabilire la relazione tra gli spazi interni della città e quelli esterni e vasti dell'Oceano Atlantico⁴⁰.

Una soluzione del genere appare però un *unicum* negli studi condotti dall'Atelier. La ricerca delle forme appropriate e dell'adeguato

³⁵ *Ibidem*, p. 57.

³⁶ HERMANT, André, *Le Havre. Porte Océane. Ensemble architecturale*, dattiloscritto s.d. (fonte AMVH, fondo A. Hermant, cit. in GARGIANI 1993, p. 285).

³⁷ "Le Havre. La Porte Océane", in *Techniques et architecture*, 1950, n. 9-10, p. 57.

³⁸ HERMANT, André, *Le Havre. Porte Océane. Ensemble architecturale*, dattiloscritto s.d. (fonte AMVH, fondo A. Hermant, cit. in GARGIANI 1993, p. 285).

³⁹ In questo principio insediativo si può ipotizzare una parziale analogia con Place Vendôme a Parigi, il cui asse di simmetria coincide con l'attuale Rue de la Paix.

⁴⁰ Pur non essendo pervenuti elaborati più dettagliati per questa soluzione, sembra possibile riconoscerne un'analogia col progetto definitivo dello stesso Perret per il Palais de Chaillot a Parigi, che stabiliva il rapporto con l'ansa della Senna e lo Champ de Mars attraverso l'ordine gigante di loggiati inquadrati da un sistema di edifici a corte, o ancora, con la loggia di colonne binate del Grand Trianon, aperta verso i giardini di Versailles.

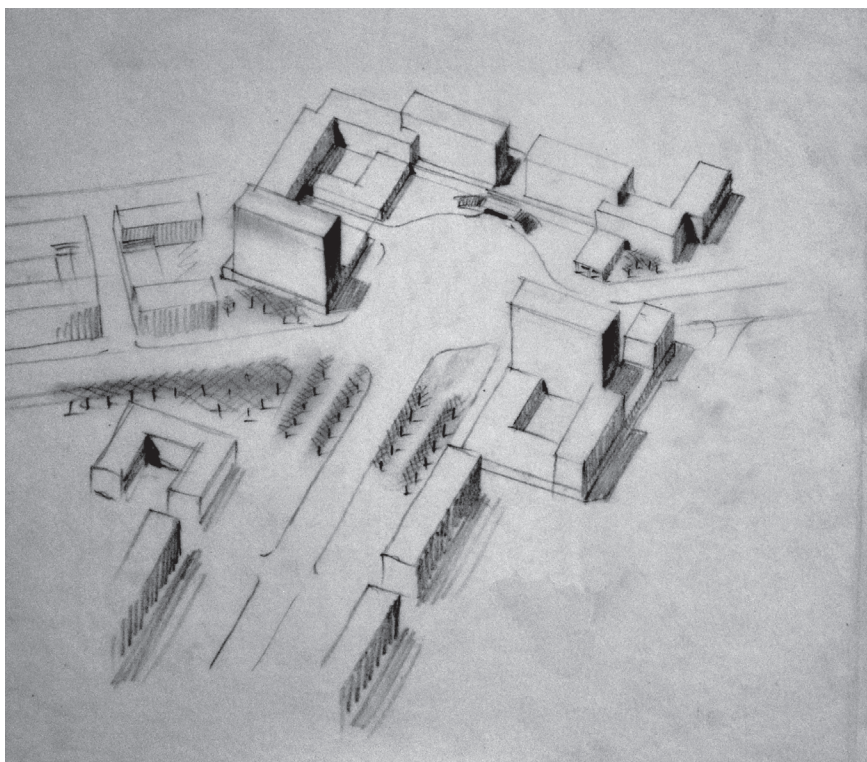
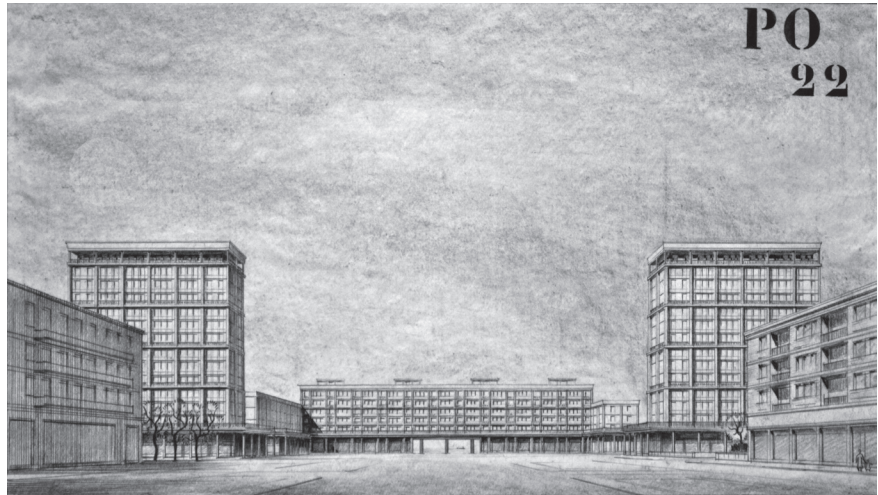
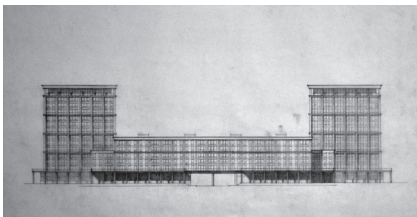
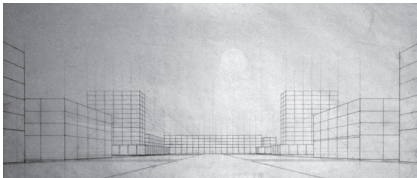
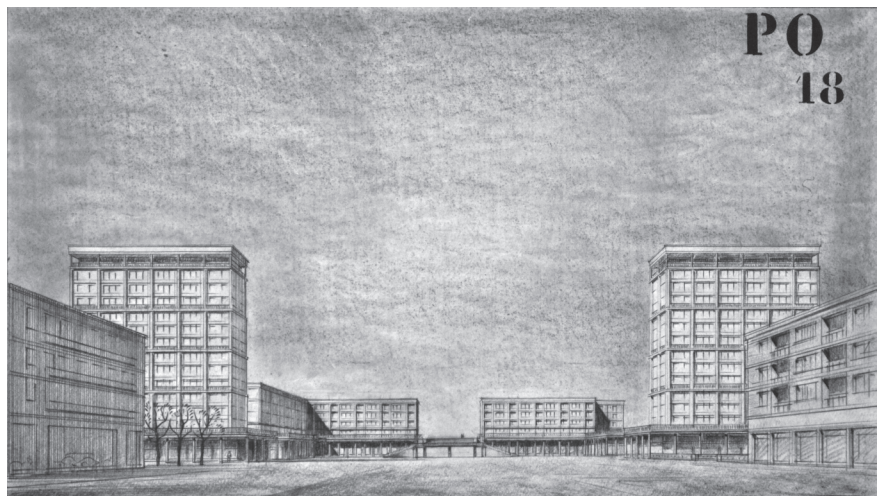
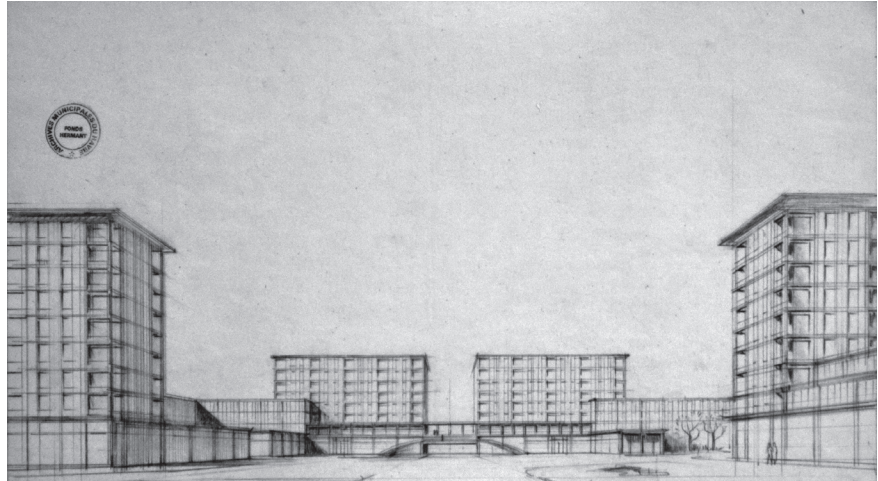
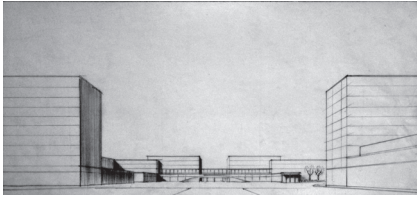


Fig. III.71. Le Havre. Porte Océane. Studio assonometrico.

carattere di questo spazio in relazione al significato e all'identità del luogo sembra infatti esplicitare la differente scelta fondativa posta alla base della proposta immediatamente successiva a questa, che ebbe il merito di chiarire e fissare il tema del progetto (fig. III.71). Questa infatti eloquentemente costruiva lo spazio urbano attraverso la tensione tra due edifici a torre posti a definire la porta della città e a costruire, come una quinta monumentale, una relazione a distanza con quelle della Place de l'Hôtel de Ville, e disponeva gli isolati al loro piede a circoscrivere l'Avenue Foch e concluderne lo sviluppo sull'Atlantico, come a manifestare la necessità di una più perentoria chiusura, rispetto ai loggiati della soluzione precedente, dello spazio interno della città di fronte a quello esterno dell'Oceano⁴¹.

Assunto il tema, tutti gli studi successivi a partire da questa proposta sembrano volti alla definizione delle grammatiche appropriate alla sua costruzione. Costante, in tutti questi progetti, è infatti il ruolo attribuito agli edifici a torre e a quelli in linea; quello che piuttosto varia, nelle differenti proposte, è il significato e la forma degli spazi residenziali e urbano da questi costruiti, il loro rapporto reciproco, nonché

⁴¹ Non era certo estranea a queste soluzioni la volontà di chiudere lo spazio interno della città rispetto ai venti dominanti, secondo quanto attestano gli studi condotti dall'Atelier e presentati in "La reconstruction du Havre. Architecte en chef: Auguste Perret", in *Techniques et Architecture*, n. 7-8, 1946, p. 334.



Figg. III.72-III.74. Le Havre, Porte Océane. Studi prospettici.

la forma del varco all'interno della cortina edilizia, e quindi le modalità con cui viene spiegato il rapporto con l'Oceano.

Uno dei primi studi assonometrici vede chiuse le corti al piede delle torri, e gli stessi edifici che le cingono costruiscono i fronti dell'Avenue Foch. Sembra essere questa una soluzione non priva di una certa am-

Figg. III.75-III.77. Le Havre, Porte Océane. Studi prospettici e prospetti.

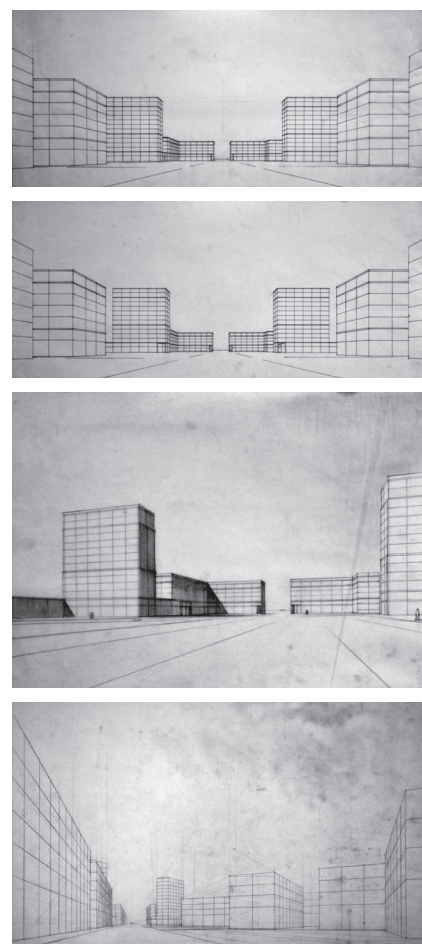


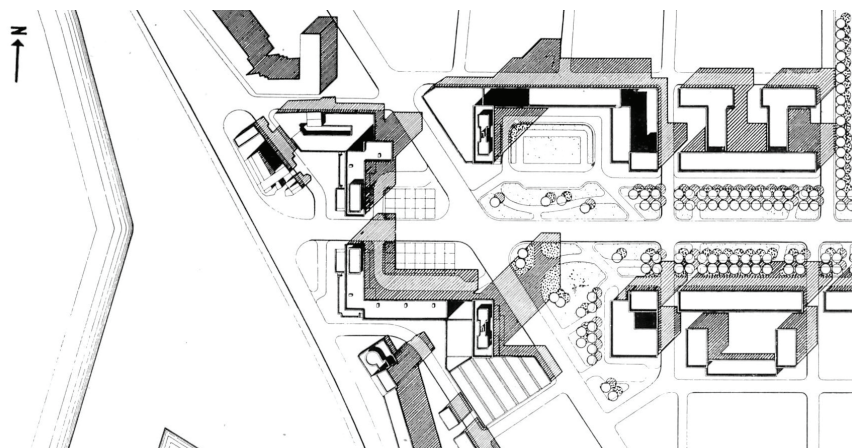
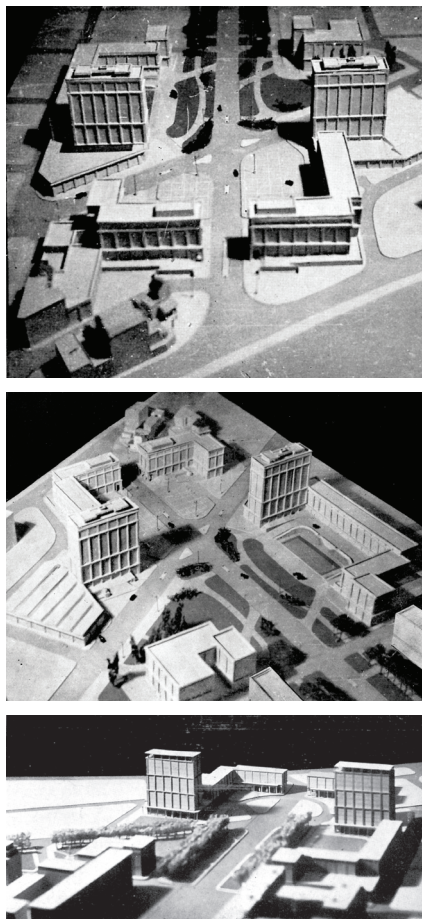
Fig. III.78. Le Havre. Porte Océane. Studio prospettico.

biguità, in quanto la sua cortina termina senza variazioni di forma sulla Porte Océane, demandando esclusivamente al disegno del suolo l'individuazione dello spazio della strada rispetto a quello che appare come una piazza di forma circolare che incerniera l'Avenue Foch al Boulevard François I^{er}. Emerge inoltre la soluzione di raccordo tra le due maglie ortogonali, ricercata per tensione, secondo grammatiche incerte, tra le masse degli isolati. Da ultimo, il rapporto con l'Oceano è stabilito attraverso un basamento continuo e chiuso su cui sono collocati due edifici in linea posti a costruire un varco, collocato sull'asse di simmetria del complesso, da cui è possibile traguardare lo spazio esterno a una quota sopraelevata rispetto a quella urbana, raggiungibile attraverso un sistema di gradonate (figg. III.72-III.75).

Ulteriori proposte definirono la possibilità di concludere lo sviluppo dell'Avenue Foch aprendo verso la strada le corti poste al piede degli edifici a torre, e focalizzarono l'attenzione sulle forme del varco, a definire condizioni di maggiore o minore apertura. Questo è individuato, ad esempio, da una cesura della cortina edilizia, cui corrisponde un portico a quota basamentale sul quale è una terrazza accessibile dalla piazza (fig. III.73); o in un altro, da un loggiato ricavato, come un passage, all'interno di un fronte continuo (figg. III.74, III.76-III.77); o ancora, da una soluzione di continuità che interrompe la cortina da terra a cielo.

Riconosciuta nell'ultima la soluzione più appropriata, il progetto finale mostra la maturazione di quelle riflessioni definite attraverso gli studi preliminari (figg.78-III.82). Si chiarisce innanzitutto il ruolo

Figg. III.79-III.82. Le Havre. Porte Océane. Studi prospettici e viste dall'Avenue Foch e dal Boulevard François I^{er}.



Figg. III.83-III.84. Le Havre, Porte Océane. Vista aerea del complesso; fotografia d'epoca. Planivolumetrico.

di ciascuno di questi morfemi nella costruzione dello spazio urbano, composti di una parte basamentale che si deforma per assumere le giaciture di entrambi i tessuti, sulla quale si dispongono tanto gli edifici in linea quanto quelli a torre, a definire le corti aperte su strada e la testata dell'Avenue Foch, e a dichiarare all'interno della forma urbana l'eccezionalità del luogo (figg. III.83-III.91).

Seppur ordinata da quell'asse di simmetria coincidente con l'Avenue Foch, è possibile riconoscere significative variazioni planimetriche che descrivono condizioni differenti della forma urbana rispetto a questo spazio. La continuità degli edifici costituenti il margine settentrionale del complesso individua chiaramente la corte al piede della torre posta a Nord, ed evidenzia la sua chiusura verso il tessuto urbano retrostante, ad eccezione di quel varco attraverso cui passa la stra-

Figg. III.85-III.87. Le Havre. Porte Océane. Fotografie del modello di studio.



Figg. III.88-III.89. Le Havre. Porte Océane. Vista del complesso dall'Avenue Foch e dalle banchine portuali (FdA).

da litoranea che conduce a Sainte-Adresse. Più discretizzato appare invece il margine meridionale, la cui corte, ancora parzialmente riconoscibile, si dissolve ad accogliere i *redans triangulaires* del Boulevard François I^{er}.

III.2.2 La torre e il basamento

A questo punto è possibile individuare una porzione significativa di questo intervento e svolgere una serie di considerazioni riguardo l'aggregazione dei diversi tipi edilizi nella costruzione dello spazio urbano e residenziale. È innanzitutto riconoscibile, nella conformazione delle

Figg. III.90-III.91. Le Havre. Porte Océane. Vista del complesso dalla corte residenziale sull'Avenue Foch e dalla spiaggia; particolari (FdA).

parti costituenti il complesso, l'individuazione di una misura di ordine maggiore rispetto a quella del semplice isolato urbano.

Due parti distinte ma poste in relazione tra loro compongono infatti questo sintagma, il cui lato coincide con quella strada che conduce a Sainte-Adresse. Una, come un frammento che rimanda attraverso la propria concavità alla figura di un più complesso recinto, conclude la testata dell'Avenue Foch sullo spazio aperto dell'Oceano. L'altra invece, più complessa, si costituisce di una parte basamentale nella quale sono ricavate per sottrazione di materia una grande corte aperta sull'Avenue Foch e dei *cul-de-sac* che dalla Rue Béranger, sul retro, raggiungono il cuore dell'isolato senza attraversarlo nella sua interezza, come ad enfatizzarne il suo carattere massivo. Su questa si collocano l'edificio a torre e quelli in linea che, pur nella loro contiguità, esprimono, attraverso soluzioni d'angolo adeguate e differenti altezze dei corpi di fabbrica, la grammatica di paratassi attraverso la quale sono giustapposti i tipi edilizi. Tanto il primo quanto i secondi concorrono infatti a circoscrivere su tre lati la grande corte, che manifesta la propria alterità rispetto alla strada su cui si affaccia grazie a una variazione di quota che distingue lo spazio collettivo della residenza, più in alto, da quello urbano.

Gli stessi tipi edilizi subiscono infine delle variazioni topologiche, conseguite attraverso la ricerca delle forme appropriate dell'ordonnance architecturale, che sarà oggetto del relativo capitolo, ma che in questa sede è necessario anticipare. La loro declinazione formale descrive infatti la condizione liminare di questo complesso, in cui a un fronte sull'Avenue Foch si oppone un retro sulla trama minuta delle strade poste alle sue spalle, e ancora, all'internità dello spazio urbano fa da contrappunto l'esternità dell'Oceano. Tanto i prospetti sull'Avenue Foch quanto quelli sulla corte, che guardano alla Place de l'Hôtel de Ville e partecipano alla costruzione di quel più vasto complesso monumentale, sono infatti caratterizzati da una evidente aulicità, che lascia il posto, nei prospetti verso l'Oceano, a un registro maggiormente colloquiale.

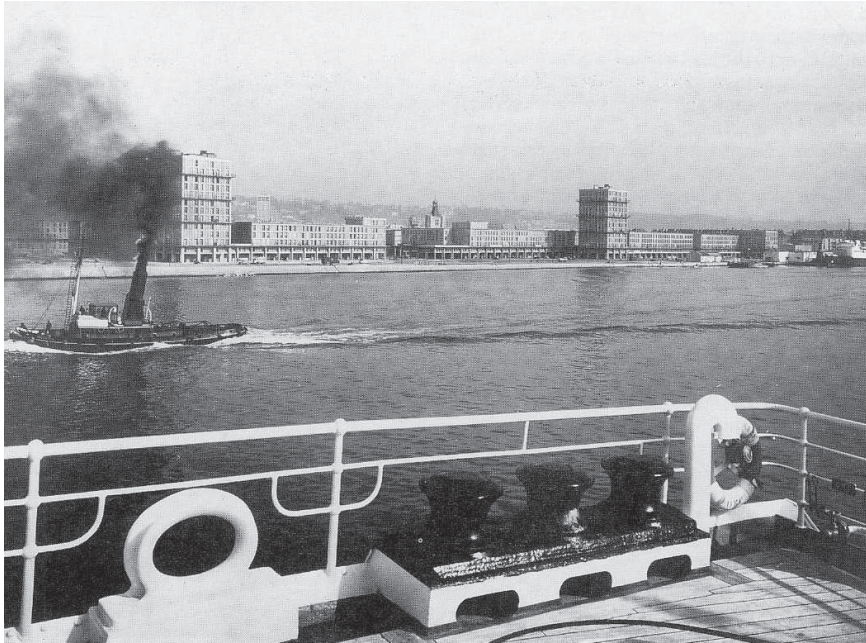


Fig. III.92. Le Havre. Front-de-mer Sud. Vista dall'avanporto; fotografia d'epoca.

III.3 Front-de-mer Sud

III.3.1 La costruzione del limite

Concepito⁴² e realizzato tra il 1951 e il 1959, il Front-de-mer Sud costituisce, in continuità con la compatta cortina che lo lega alla Porte Océane, parte di quel tessuto che definisce il margine della forma urbana. In questo luogo, nello specifico, la città stabilisce una significativa relazione con l'estuario della Senna, il cui spazio, definito nella tensione tra le rive dell'Alta e della Bassa Normandia, viene riconosciuto come una vasta internità (fig. III.92). Lo specifico carattere di questa forma naturale determina dunque il tema del progetto, che vede la conformazione di un margine capace al contempo di concludere la forma della città e aprire i suoi spazi, per mezzo di loggiati, dinanzi alla vastità dei bacini portuali (figg. III.94-III.96).

La grande scala di questo spazio naturale viene tradotta dal progetto attraverso il ricorso a due edifici a torre collocati lungo lo sviluppo di un redent che costruisce una palazzata a mare conformata come le torri e i bastioni di una cinta muraria. Il suo rapporto con la linea di costa è enfatizzato, in primo luogo, attraverso l'assunzione di quella trama che si articola parallelamente al corso del fiume e co-

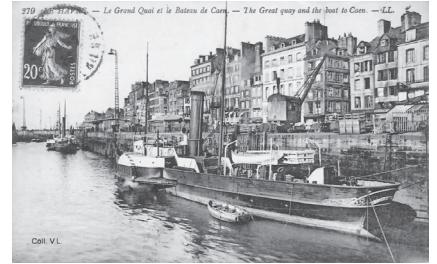


Fig. III.93. Le Havre. Front-de-mer Sud. Vista del Grand-quai in una cartolina dei primi anni del XX. sec..

Fig. III.94-III.96. Le Havre. Front-de-mer Sud. Viste dei loggiati (FdA).

⁴² Al progetto lavorò assieme a Perret, *architecte en chef*, anche Lambert, in qualità di *architecte en chef adjoint coordinateur* ("Le Havre. Front-de-mer Sud", in *Techniques et architecture*, 1952, n. 3-4, p. 46).

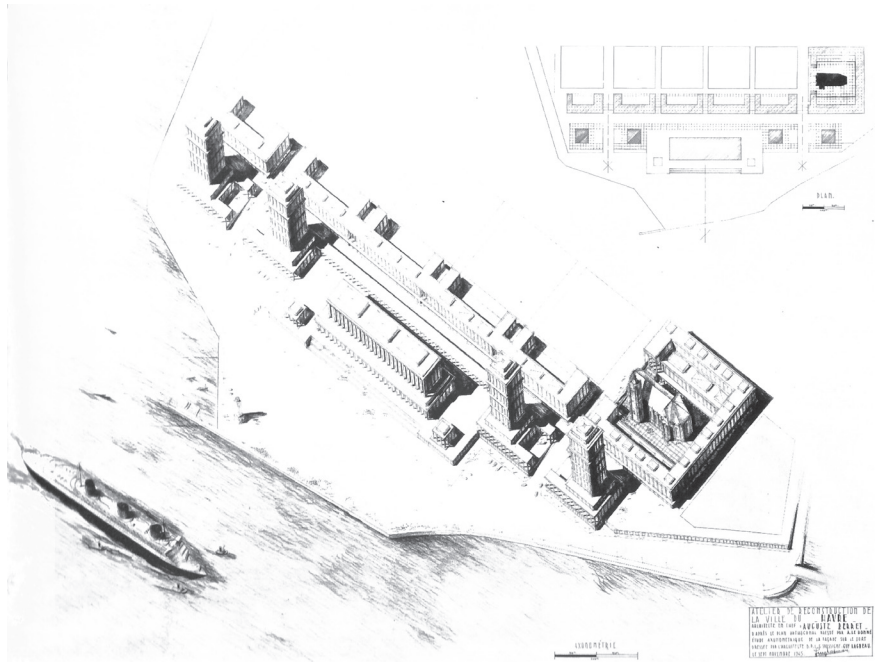


Fig. III.98. Le Havre. Front-de-mer Sud. Studio assonometrico di Le Donn  e Lagneau.

struisce, in seconda istanza, un fronte urbano capace di confrontarsi con la vastit  dell'estuario della Senna. Attraverso la forma del *redent* dunque, definita con un carattere di unitariet  e finitezza, la citt , o meglio le parti di cui si compone la citt , si rappresentano dinanzi allo spazio del bacino portuale.

Fin dai primi progetti dell'Atelier il Front-de-mer sembra assumere un ruolo significativo e un'espressione marcatamente monumentale⁴³ all'interno del tessuto urbano, dovuta anche alla possibilit  di rappresentare, in questo specifico luogo, la collocazione della citt  su un basamento che avrebbe formato «sul porto - come aveva affermato lo stesso Perret - una facciata simile a quella che si vede ad Algeri e che fa di questa citt  forse il pi  bel porto del mondo»⁴⁴ (fig. III.97). Le differenti soluzioni prospettate manifestano la possibilit  di articolare questo spazio sviluppando una molteplicit  di temi, tutti tesi comunque a sostituire la successione paratattica dei vecchi isolati residenziali a blocco con una forma unitaria e complessa che, come gli altri spazi monumentali della citt , cerca di confrontarsi allo stesso tempo con la dimensione dilatata degli spazi della natura e con quella pi  domestica

Figg. III.97. Algeri. Veduta del porto in una fotografia d'epoca.

⁴³ Aveva infatti affermato Perret: «Vedo un Front-de-mer che raggrupper  tutti i monumenti della citt  e accompagner  le navi fino alla loro entrata nel porto. Delle alte torri accoglieranno gli uffici delle grandi compagnie di navigazione» (PERRET 1945d (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 433).

⁴⁴ *Ville du Havre. Plan d'urbanisme. Adoption*, verbale della riunione del consiglio municipale del 16 settembre 1945, dattiloscritto, p. 2 (fonte AMVH, Fonds contemporaines, S rie D3, Carton 10, Liasse 2, cit. in GARGIANI 1993, p. 268).



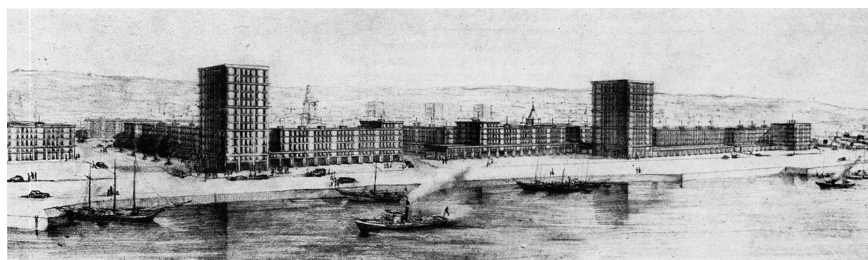
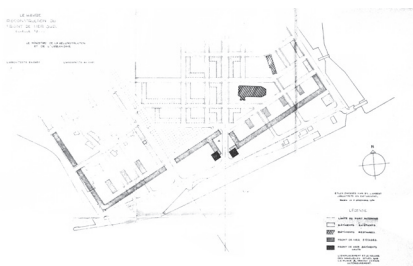
Fig. III.99. Le Havre. Front-de-mer Sud. Studio di Lambert; vista prospettica.

e misurata degli spazi residenziali.

Particolarmente indicativa appare una prima soluzione, che sembra introdurre delle questioni chiaramente riconoscibili anche nel progetto finale. Questa, presentata da Le Donné e Lagneau, e datata al 7 novembre 1945, manifesta non poche analogie con uno di quei disegni per le Villes-Tours in cui una successione lineare di quattro torri, raccordate tra loro attraverso un grande basamento abitato e pensiline sopraelevate, costruisce un fronte urbano sul mare (fig. III.98). La proposta in questione definisce infatti il fronte sul mare per mezzo di un grande basamento sul quale sono collocati due coppie di edifici a torre posti a inquadrare simmetricamente un edificio ad aula con un fronte porticato. Immediatamente oltre, un lungo edificio in linea costruisce un fronte unitario, compatto verso il fiume e articolato sul retro da una successione binata di appendici ortogonali che definiscono una sequenza di corti aperte e strade relazionate col tessuto urbano immediatamente retrostante.

Una seconda soluzione, elaborata da Lambert e datata all'8 marzo 1946, introduce un nuovo tema, eliminando gli edifici a torre e dichiarando la possibilità di risolvere il fronte sul mare attraverso un unico, grande edificio monumentale, posto ancora su basamento, e articolato in modo tale da definire una vasta piazza chiusa verso l'Oceano e aperta lungo la foce del fiume (fig. III.99).

L'impossibilità di collocare la città su un basamento e di mostrare questa condizione sul fronte a mare comportò anche la messa in discussione dell'idea di fondare il luogo attraverso il tema del monumento collocato su un podio. In un'ulteriore soluzione infatti, prossima a quella definitiva e datata al 5 dicembre 1950, sembra manifestarsi, per la prima volta, la possibilità di costruire questo luogo attraverso un unico lungo fronte residenziale punteggiato da due edifici a torre collocati a inquadrare, come una porta urbana, la piazza a conclusione della Rue de Paris (fig. III.100). Questa cortina costruisce perentoriamente un margine compatto, interrotto solo dallo sbocco del



Figg. III.101-III.102. Le Havre Front-de-mer Sud. Vista prospettica e planivolumetrica del progetto definitivo.

boulevard François I^{er}, oltre che dalla piazza, oltre il quale l'iterazione seriale e monotona di corpi in linea definisce una successione di corti residenziali aperte sugli isolati retrostanti.

Il progetto finale, che mostra chiaramente un rapporto di gemmazione da questa proposta, vede dunque la definizione di un lungo fronte loggiato che costruisce il margine della città sull'estuario della Senna, in una misura del tutto analoga al progetto di Percier e Fontaine per il primo segmento di Rue de Rivoli a Parigi (figg. III.101-III.102, III.06, III.12). Quella che è stata infatti descritta come l'archetipo della *rue corridor* si presentava invece, nella sua parte originaria, costruita solo su un lato del suo sviluppo e definita come un manufatto unitario conformato allo scopo di costruire il luogo di affaccio della città sui giardini delle Tuileries⁴⁵.

La palazzata a mare della città atlantica assume però una maggiore complessità, rispetto al caso parigino, dovuta alla necessità di ricondurre all'interno di una forma unitaria la rappresentazione, sullo specchio d'acqua del porto, di quelle diverse e molteplici parti che costruiscono il fronte mare. Questa infatti si presenta innanzitutto articolata

⁴⁵ «La Rue de Rivoli [...] non è una rue corridor. Essa ha soltanto una parete, che si affaccia sui giardini delle Tuileries, e ciò che è più importante, su un viale [...]. La strada era destinata alla ricca borghesia, e offriva una veduta sui giardini reali. La sua unica linea di case permette di godere una vista altrettanto libera di quella che i fratelli Adam providero per gli inquilini della loro splendida Adelphi Terrace, costruita nel 1768, in prospetto delle rive del Tamigi. La Rue de Rivoli, in questa fase della sua evoluzione, ispirò John Nash ed il suo committente, il Principe Reggente, per i loro piani del Regent's Park e delle case prospicienti» GIEDION 1941, p. 607.



Fig. III.103. Le Havre. Front-de-mer Sud. Vista del complesso dall'avanporto (FdA).

in tre segmenti paralleli ma sfalsati tra loro, che oltre a determinare un migliore adeguamento alle banchine portuali, costituiscono la messa in rappresentazione sul fronte di tre parti della città, dotate ognuna di un carattere proprio e riconoscibile (fig. III.103).

La prima di queste, localizzata all'accesso del porto e corrispondente al vecchio quartiere dei cantieri navali del Perrey, si caratterizza per una maggiore compattezza e continuità, analogamente agli edifici che la collegano alla Porte Océane e chiudono la città verso lo spazio aperto dell'Atlantico (fig. III.104). Lo iato definito tra questa e la parte adiacente, corrispondente alla sezione del boulevard François I^{er}, rende chiaramente percepibile nelle forme dei *redans triangulaires* la condizione di tensione tra le due maglie ortogonali che compongono la forma urbana, e consente di stabilire una significativa relazione visiva con il campanile di Saint Joseph in primo piano e le torri della Porte Océane sullo sfondo.

La seconda parte, quella centrale, corrisponde al più antico quartiere di Notre Dame, nucleo originario della città, e si definisce chiaramente con un carattere di maggiore aulicità, ricercato in ragione della relazione stabilita con la Rue de Paris, e attraverso questa con l'ordine gigante dell'Hôtel de Ville in lontananza. Questa infatti si articola simmetricamente attorno a una piazza centrale che, inquadrata da due altane, conclude la Rue de Paris e relaziona il bacino portuale alla Place de l'Hotel de Ville (fig. III.105). Il rapporto di continuità tra questi spazi sembra essere definito tramite una ricerca dell'appropriato carattere dello spazio urbano, enfatizzato dall'iterazione e declinazione



Figg. III.104-III.106. Le Havre. Front-de-mer Sud. Viste dell'angolo occidentale, della placette centrale; della parte orientale (FdA).



Fig. III.107. Le Havre. Front-de-mer Sud. Fotografia aerea del complesso; vista da sud-est.

di quei porticati che a partire dall'ordine gigante dell'Hôtel de Ville, per proseguire con quello che scandisce la Rue de Paris, arrivano a definire con le forme di un loggiato l'affaccio di questa parte di città sulla foce del fiume.

La terza parte conclude lo sviluppo del *redent* sul Bassin du Roy, e assume, nell'ulteriore variazione dei suoi porticati, un carattere di domesticità maggiore (fig. III.106).

Ciascuno di questi tre segmenti si lega reciprocamente agli altri attraverso due edifici a torre, che, oltre a marcare il valore urbano del luogo, si configurano, come punti di cerniera tra le parti che costituiscono il *redent* e costruiscono delle risonanze con quelle 'altane' che ponendosi come articolazioni del margine individuano, a una scala minore, i punti cospicui del fronte sul mare.

Oltre questo *limes* unitario si dispiega una molteplicità di corti residenziali articolate in una successione paratattica ottenuta attraverso l'iterazione seriale di corpi in linea, la cui permeabilità è garantita attraverso un principio di scomposizione del margine, che permette di stabilire un rapporto di concatenazione tra la dimensione misurata delle corti e quella dilatata dell'estuario del fiume (figg. III.107-III.109).

III.3.2 La torre e il *redent*

All'interno di questa grande forma unitaria è a questo punto possibile riconoscere e isolare un frammento sul quale svolgere una serie di considerazioni. Sembra innanzitutto chiara la volontà di rinunciare al

Fig. III.108. Le Havre. Front-de-mer Sud. Fotografia aerea del complesso; vista da nord-ovest.

Fig. III.109. Le Havre. Front-de-mer Sud. Vista dell'angolo sud-orientale (FdA).



Fig. III.110. Le Havre. Front-de-mer Sud. Vista di una corte residenziale (FdA).

sintagma dell'isolato e di definire una concatenazione di spazi, ciascuno di carattere differente, all'interno di una forma di ordine maggiore, la cui scala oltrepassa anche quella di quei sistemi complessi che caratterizzano la Place de l'Hôtel de Ville e la Porte Océane.

Questa si articola a definire un sistema di molteplici corti residenziali contraddistinte alla quota basamentale da un marcato carattere di internità, che non preclude comunque la possibilità di stabilire una relazione di continuità con lo spazio urbano immediatamente adiacente, conseguita attraverso le forme delle strade che relazionano le corti al tessuto retrostante e di quei *passages* che ne garantiscono l'accessibilità dai loggiati del porto (figg. III.110-III.112).

Nello sviluppo di questo margine, e nella necessità di differenziare un interno residenziale da un esterno civico, il fronte verso il bacino portuale manifesta la propria rappresentatività attraverso la successione di porticati che, nella declinazione delle forme dell'ordine, manifestano il differente carattere dello spazio urbano da questi costruito. All'ordine composito di colonne a doppia altezza e pilastrini binati che circonda esclusivamente lo spazio della piazza segue infatti quello di pilastri quadrangolari a doppia altezza e pilastrini binati che definisce il fronte sul porto nella parte centrale del *redent*, quella cioè che inquadra le colonne giganti dell'Hôtel de Ville. A questa segue, oltre l'edificio a torre che introduce alla parte adiacente, un ordine semplice di soli pilastrini, disposti ancora in coppia, che conferiscono al loggiato un carattere di maggiore domesticità. Oltre la quota basamentale si fa chiara l'articolazione del sistema per parti, e si definisce il ruolo



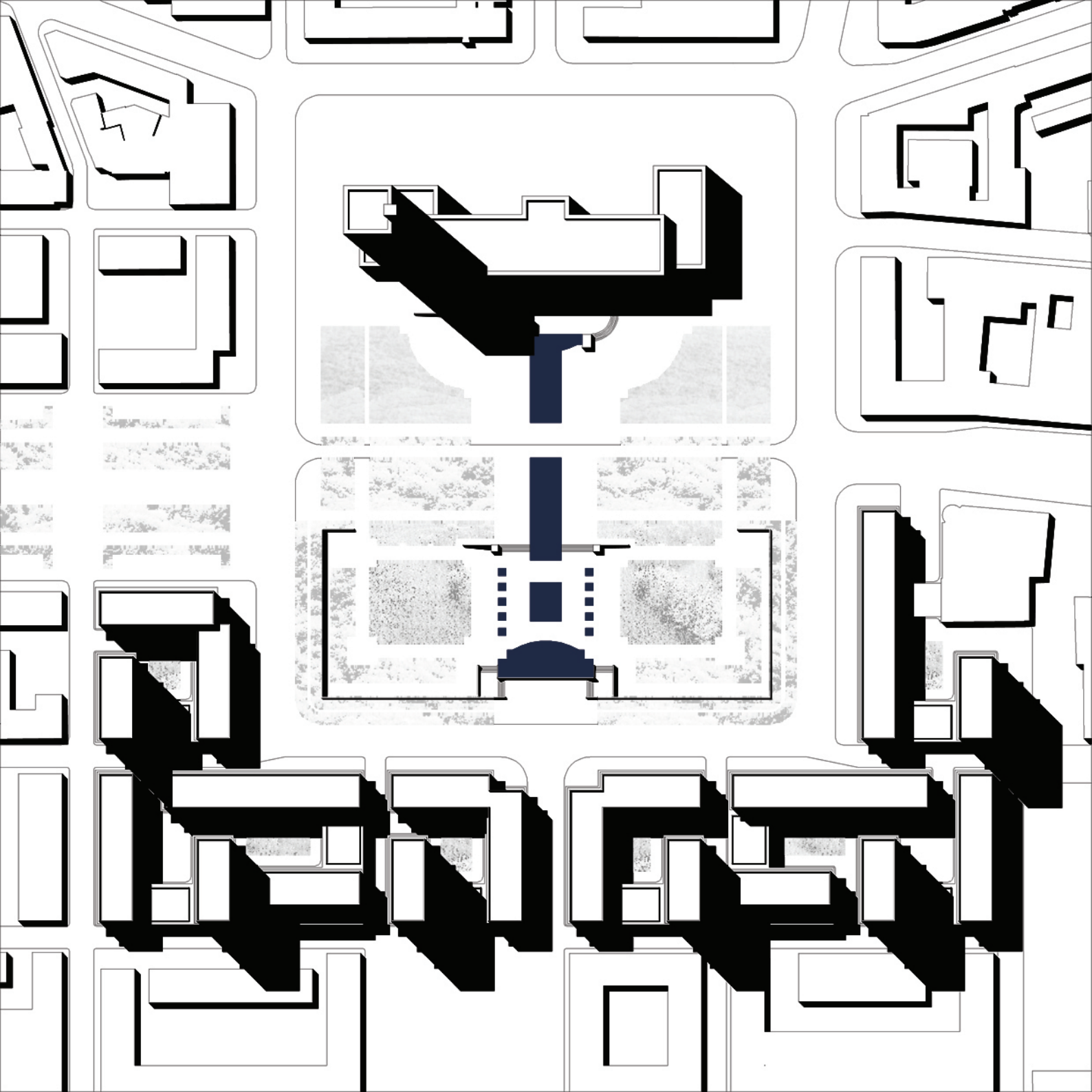
Figg. III.111-III.112. Le Havre. Front-de-mer Sud. Vista di una corte residenziale e del prospetto posteriore dell'isolato(FdA).

di quegli edifici in linea che concludono le corti giustapponendosi serialmente lungo il margine. Di queste, incernierate attorno all'edificio a torre, quella più prossima alla piazza assume un carattere di internità maggiore, enfatizzando, attraverso la propria chiusura, il vuoto della piazza lungo lo sviluppo del *redent*. Alla compattezza del fronte sul bacino portuale si contrappone da un lato l'apertura delle corti sul tessuto retrostante, dall'altro l'iterazione di un lungo edificio in linea posto a costruire il perimetro dell'attigua piazza di Notre Dame du Havre.

Tavola_PHdV.01

Place de l'Hôtel de Ville. Planivolumetrico.

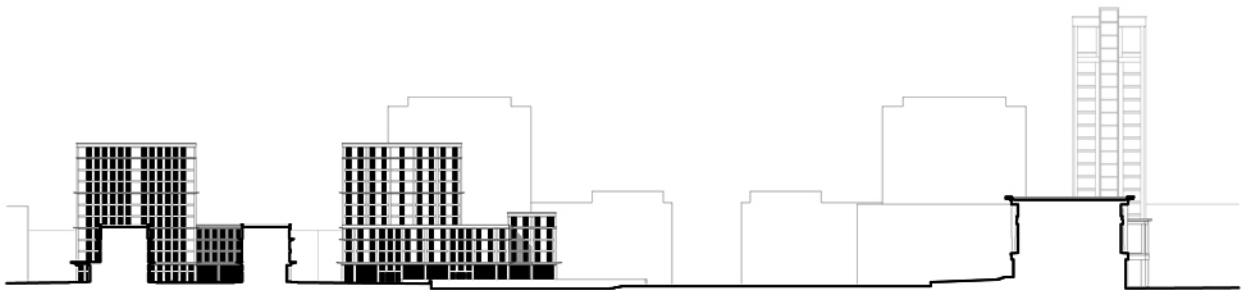
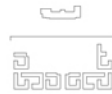
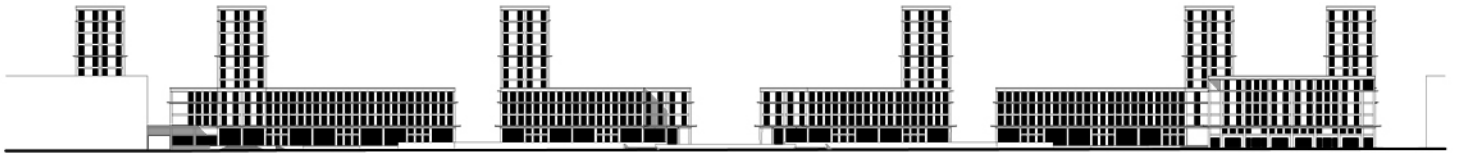
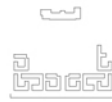
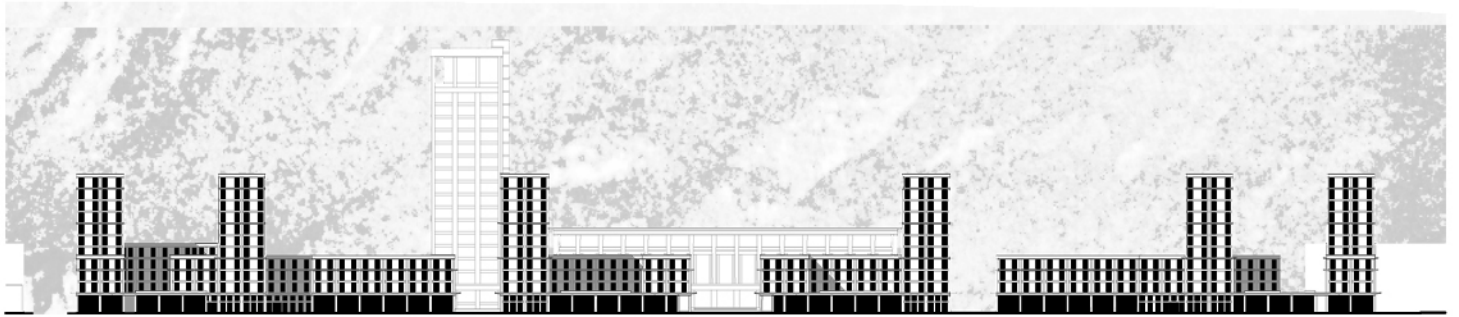
Scala 1:1.000



Tavola_PHdV.02

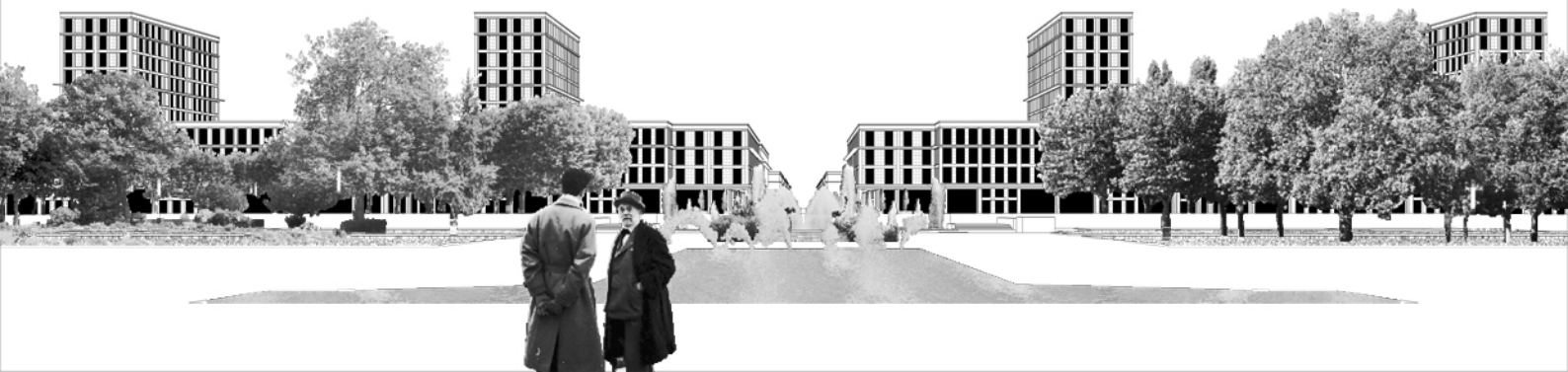
Place de l'Hôtel de Ville. Prospetti e sezioni.

Scala 1:1.000



Tavola_PHdV.03

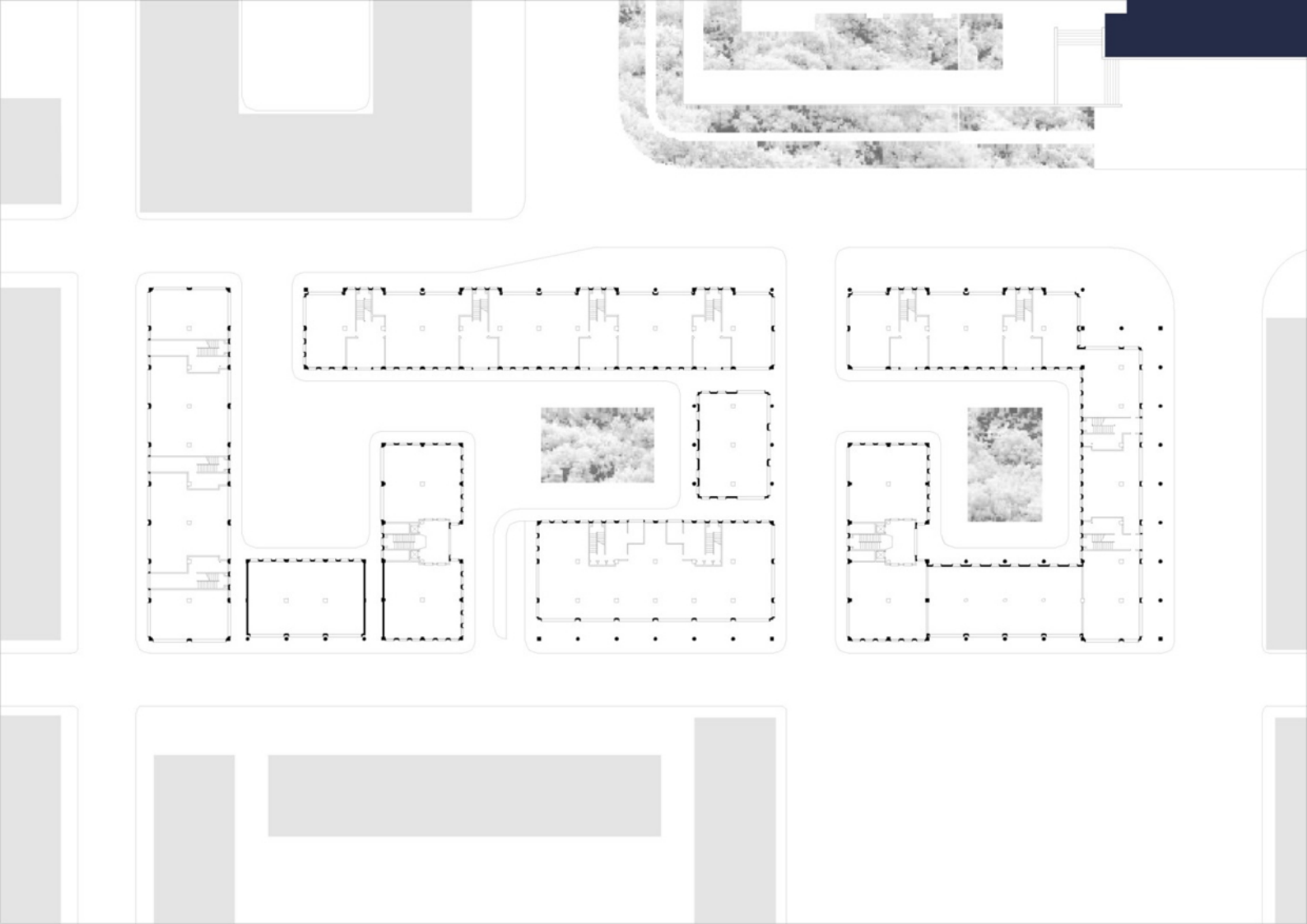
Place de l'Hôtel de Ville. Prospettiva.

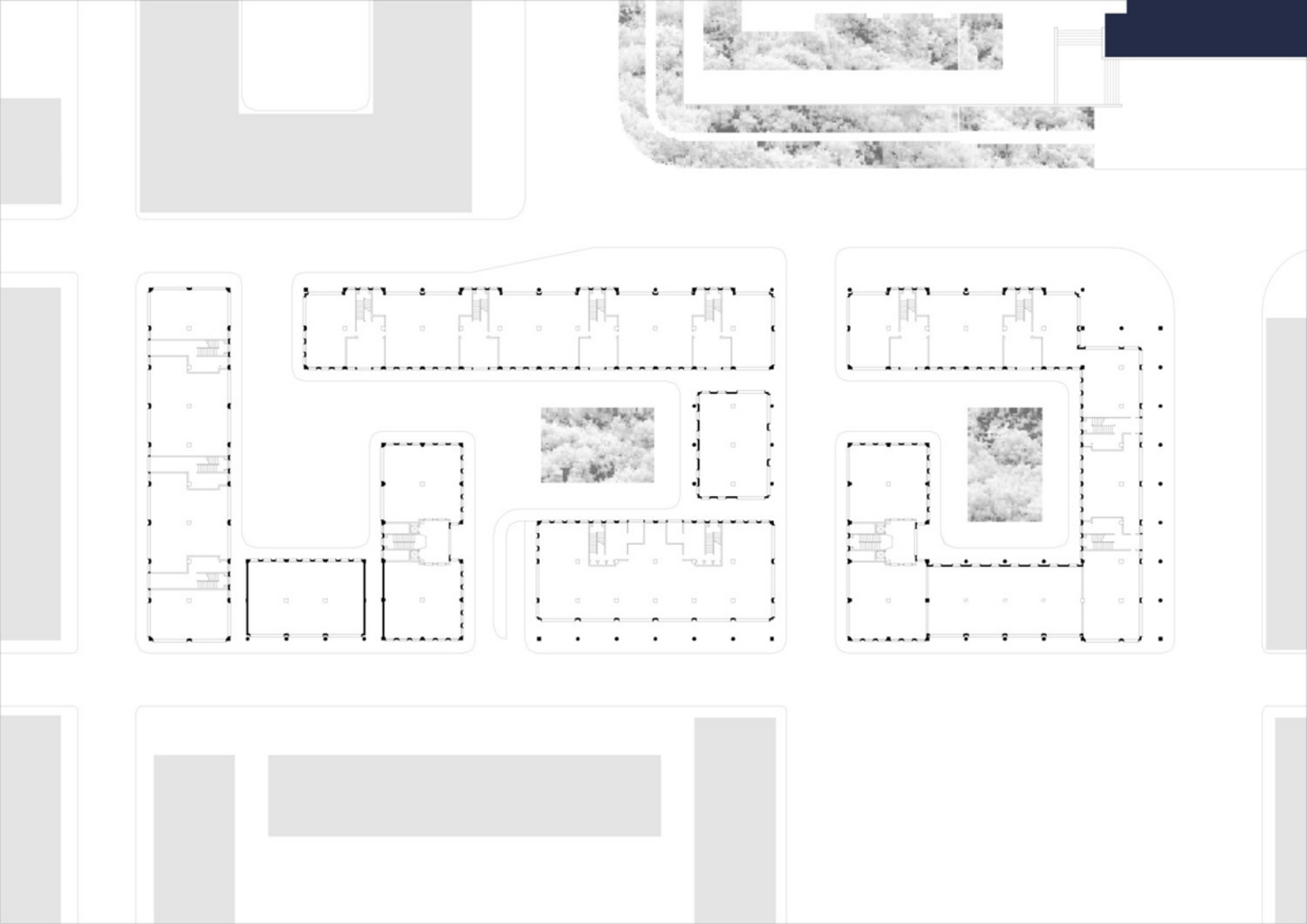


Tavola_PHdV.04

Place de l'Hôtel de Ville. Isolato urbano. Piante P. Terra; P. 1°; P. 4°.

Scala 1:500







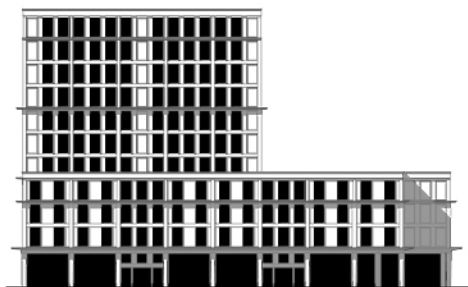
Tavola_PHdV.05

Place de l'Hôtel de Ville. Isolato urbano. Prospetti e sezioni

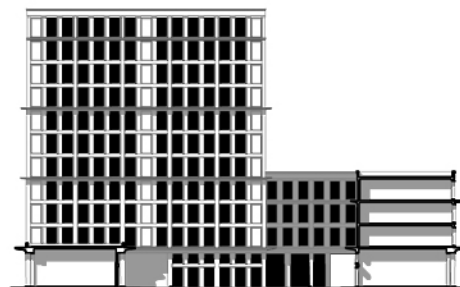
Scala 1:500



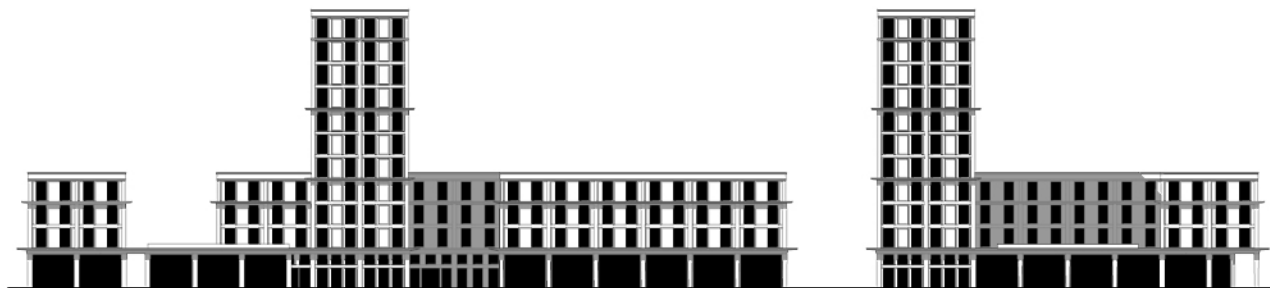
טל
לשם כפר



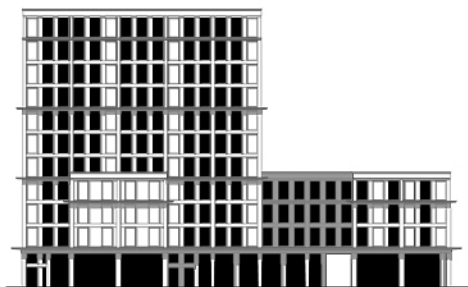
טל
לשם כפר



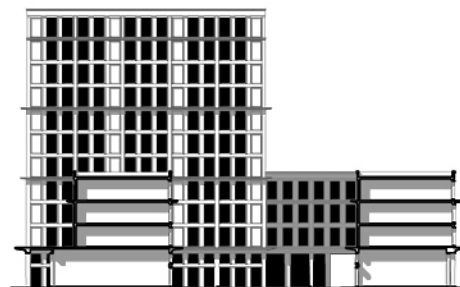
טל
לשם כפר



ט
ל
פני
ה



ט
ל
פני
ה



ט
ל
פני
ה

Tavola_PHdV.06

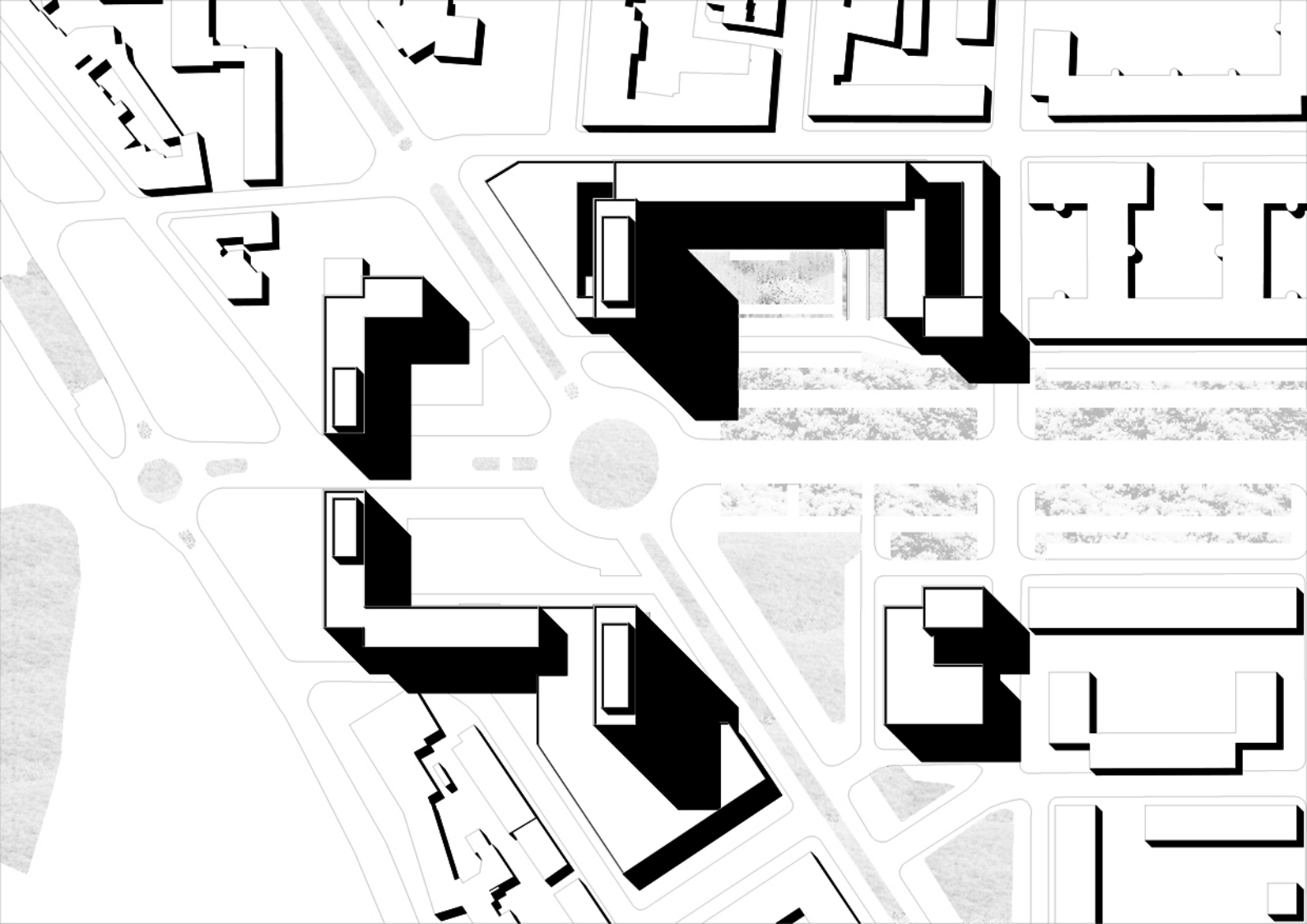
Place de l'Hôtel de Ville. Isolato urbano. Prospettiva.



Tavola_PO.01

Porte Océane. Planivolumetrico.

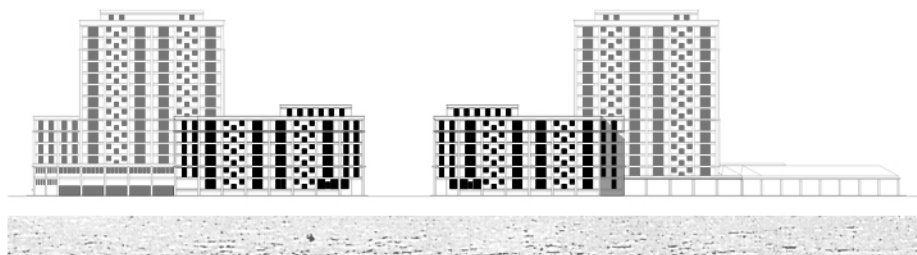
Scala 1:1.000



Tavola_PO.02

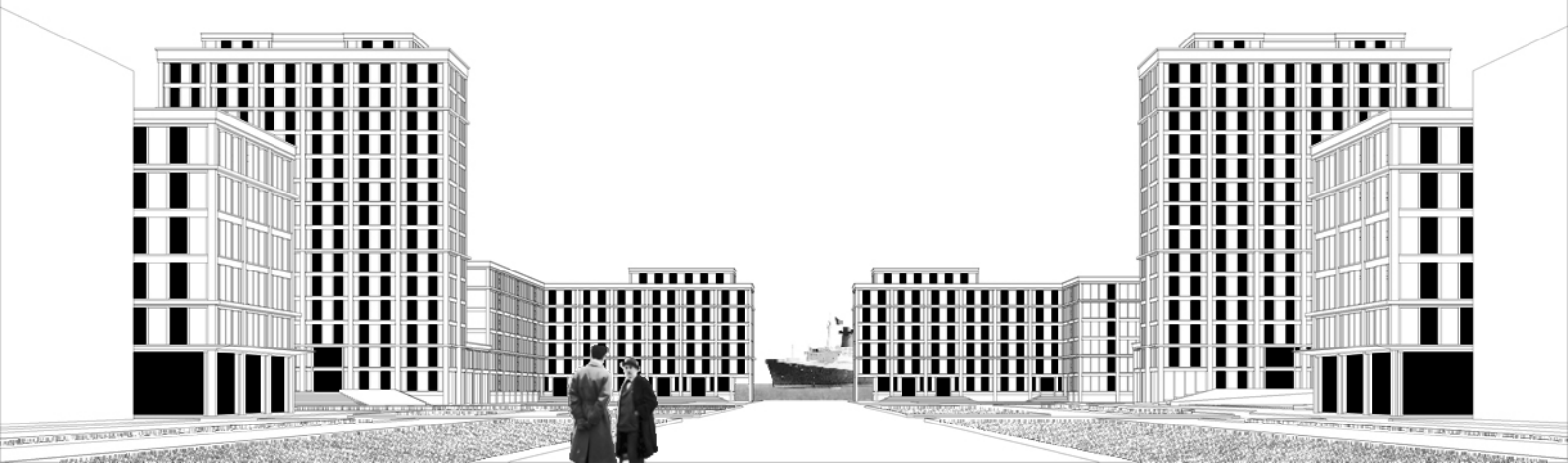
Porte Océane. Prospetti e sezioni.

Scala 1:1.000



Tavola_PO.03

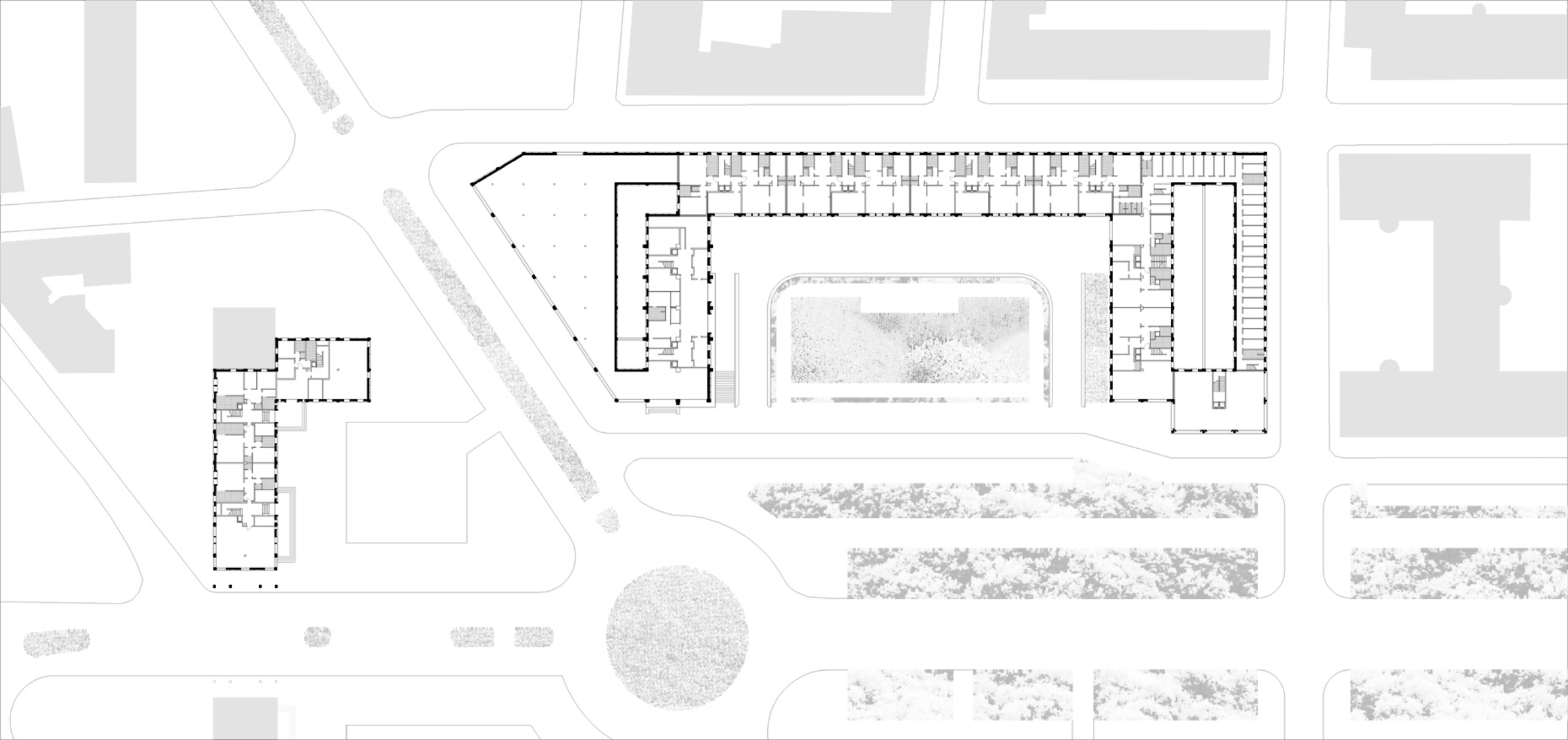
Porte Océane. Prospettiva.

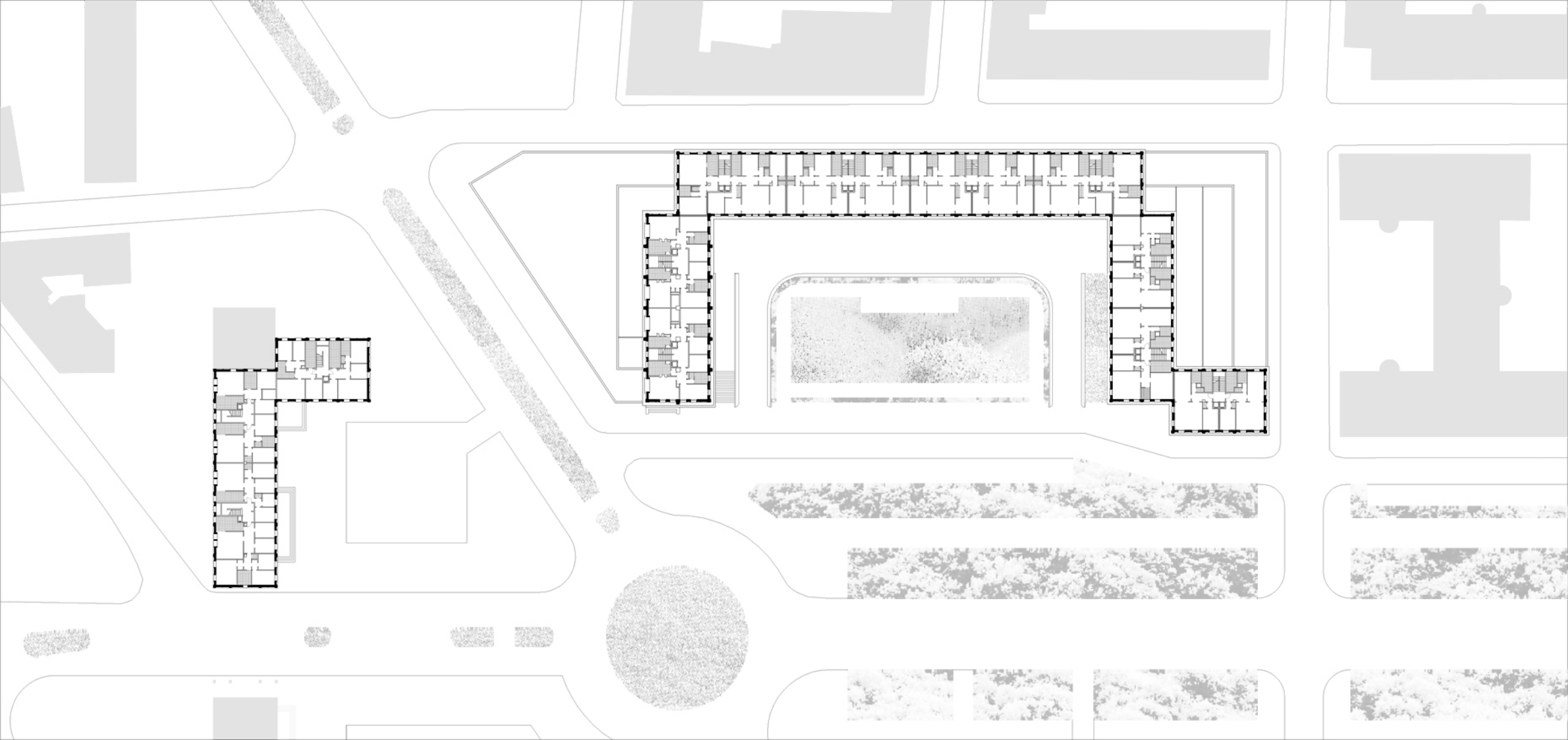


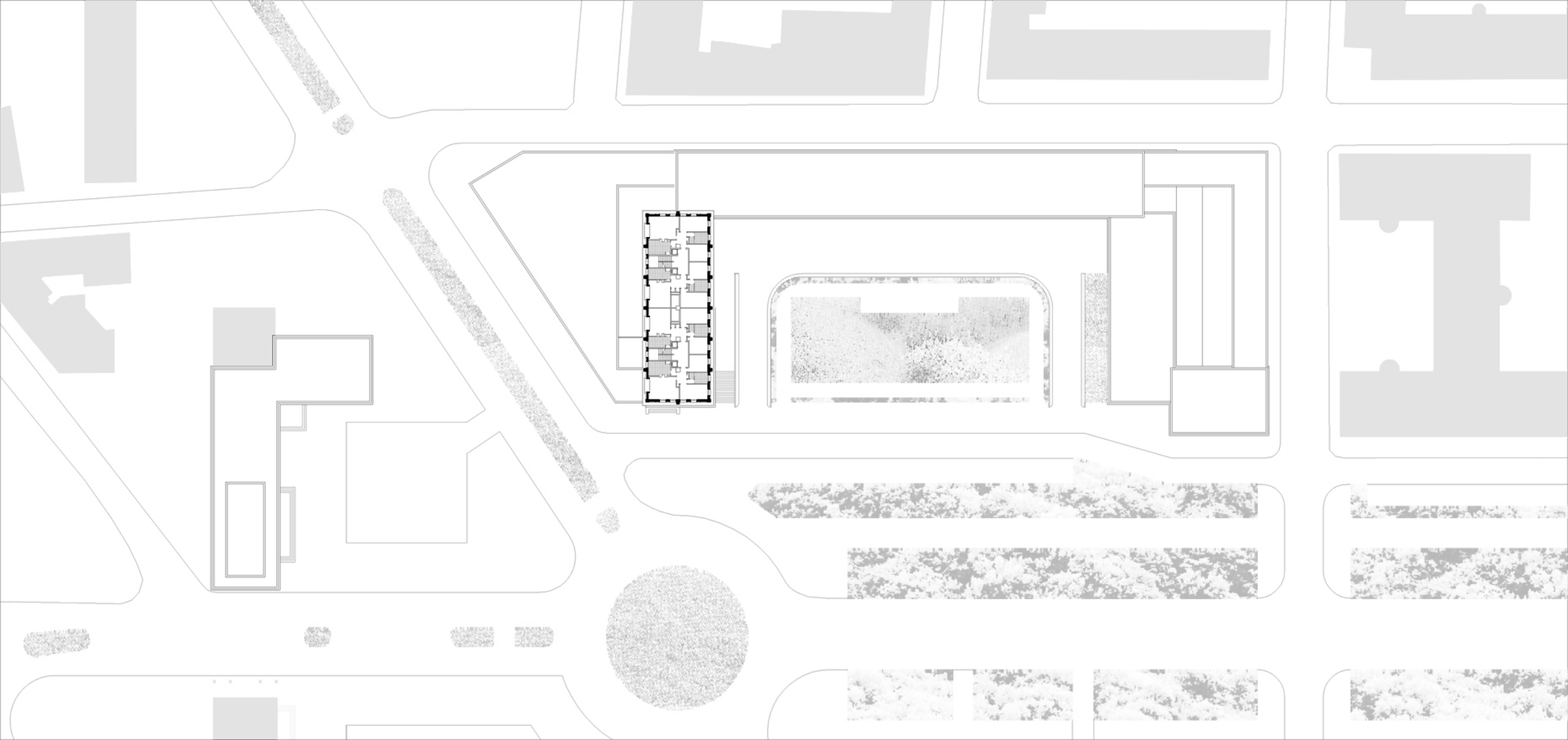
Tavola_PO.04

Porte Océane. Isolato urbano. Piante P. Terra; P. 2°; P. 6°.

Scala 1:500



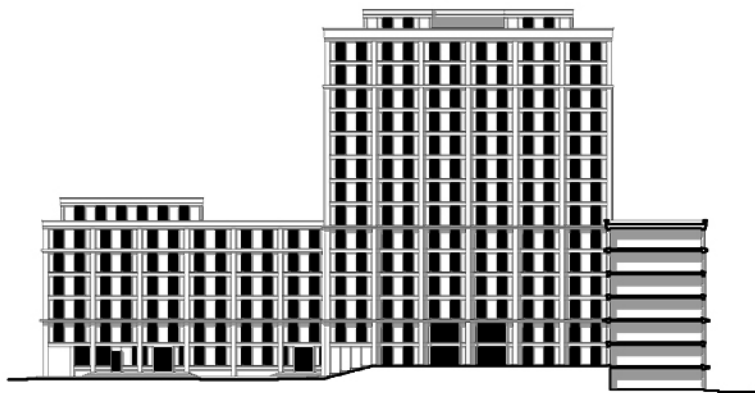
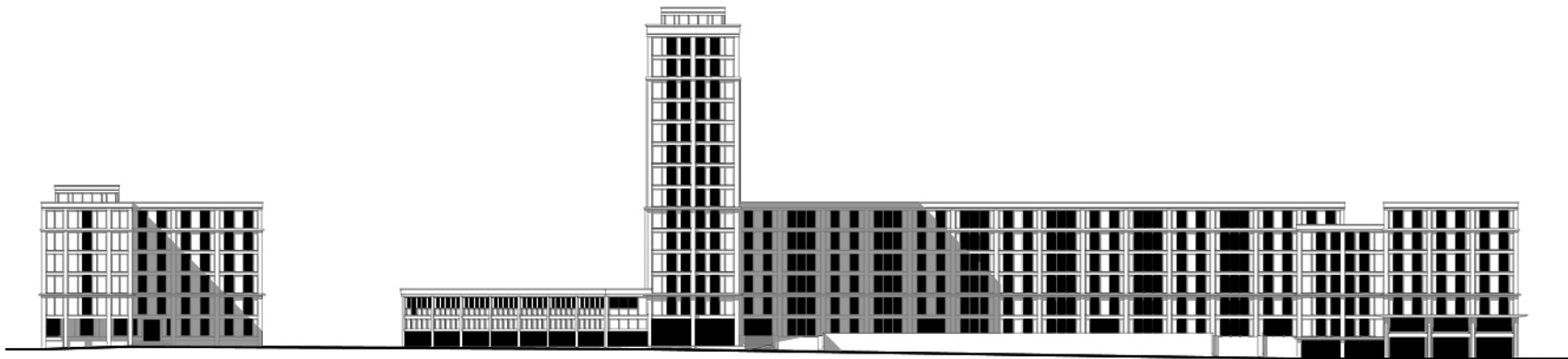




Tavola_PO.05

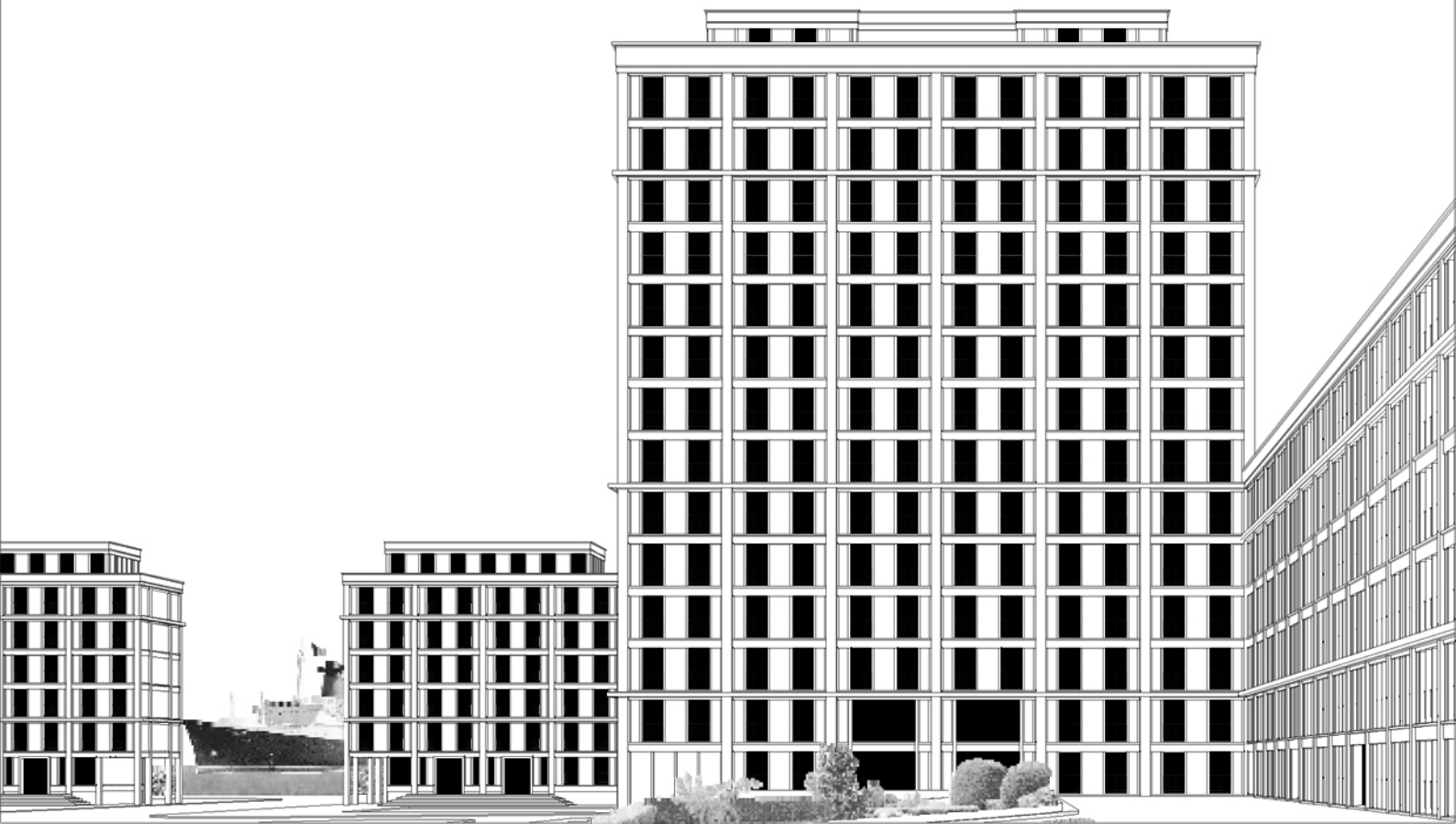
Porte Océane. Isolato urbano. Prospetti e sezioni.

Scala 1:500



Tavola_PO.06

Porte Océane. Isolato urbano. Prospettiva.



Tavola_FdmS.01

Front-de-mer Sud. Planivolumetrico.

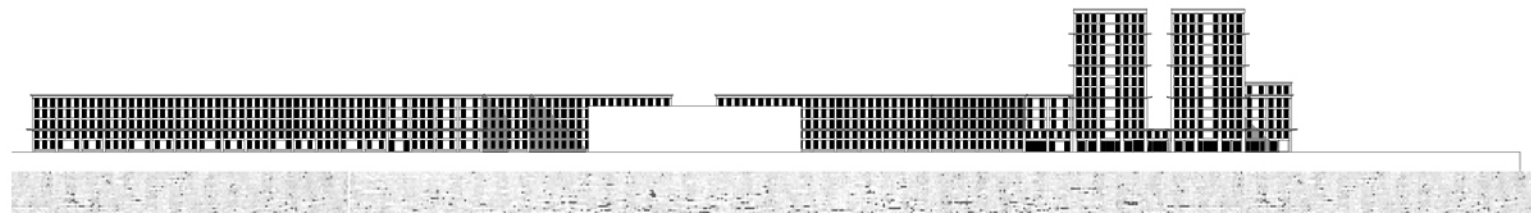
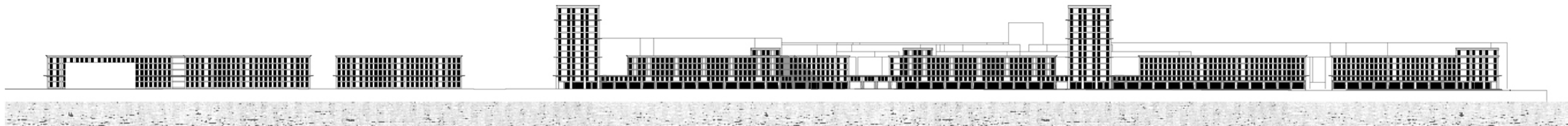
Scala 1:1.000



Tavola_FdmS.02

Front-de-mer Sud. Prospetti.

Scala 1:1.000



Tavola_FdmS.03

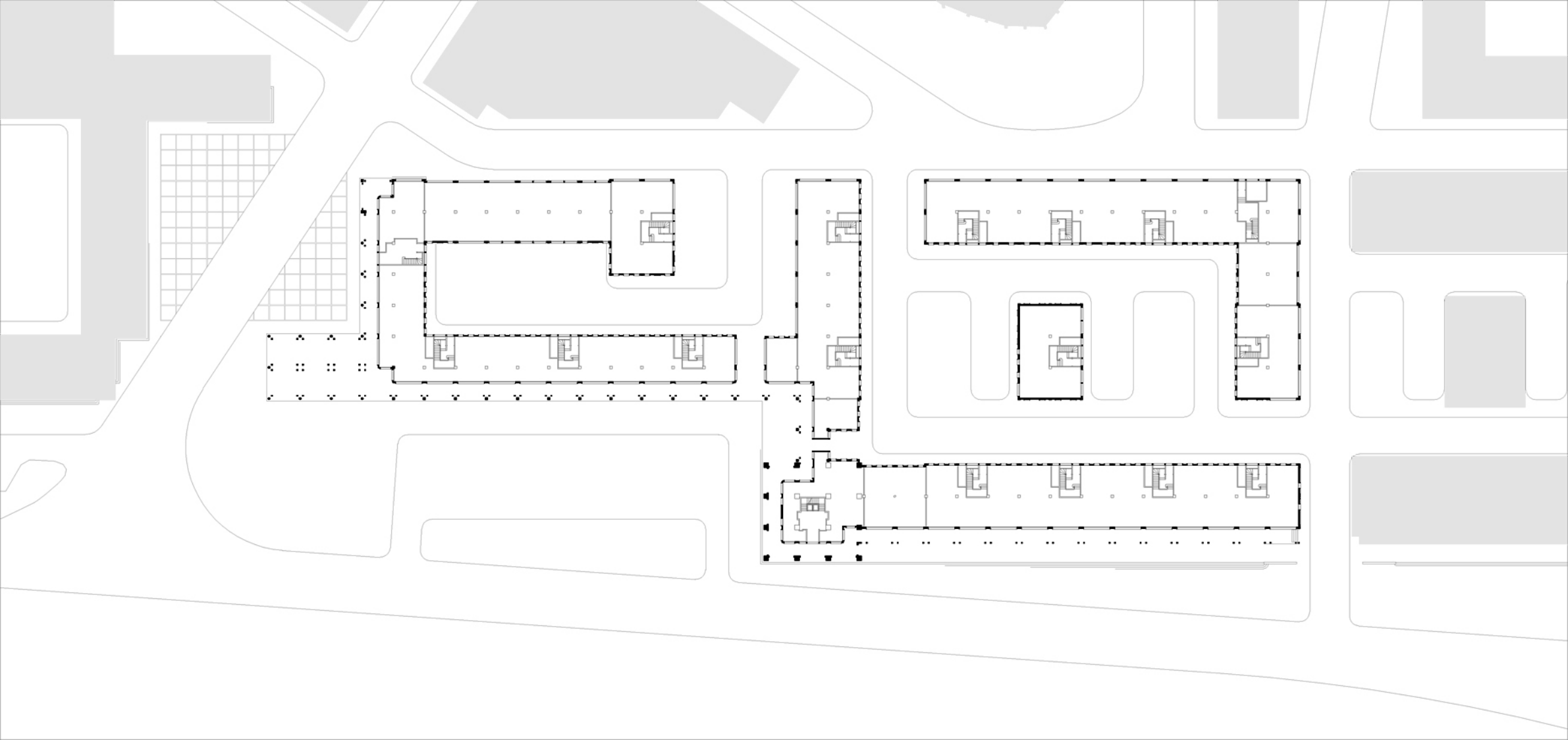
Front-de-mer Sud. Prospettiva.

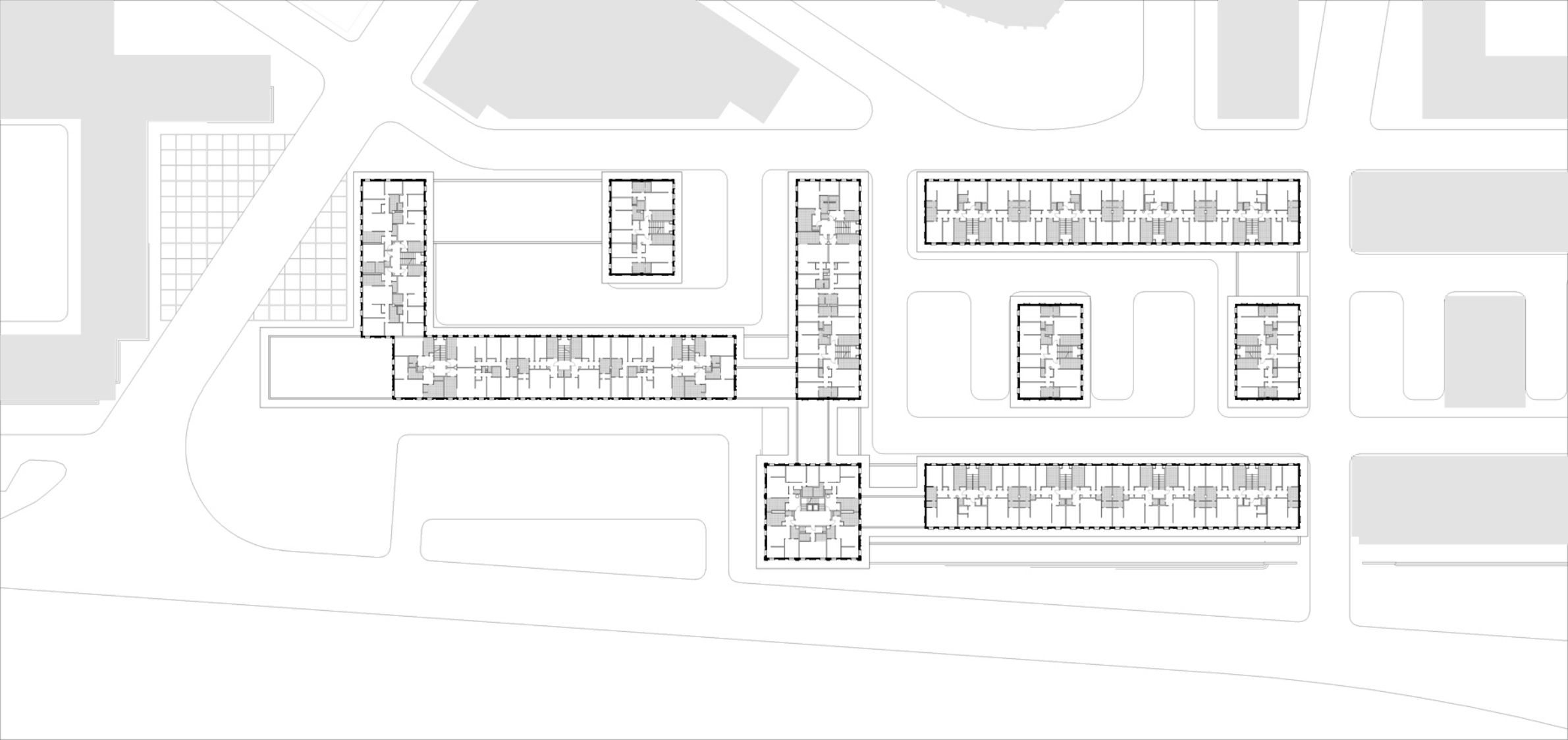


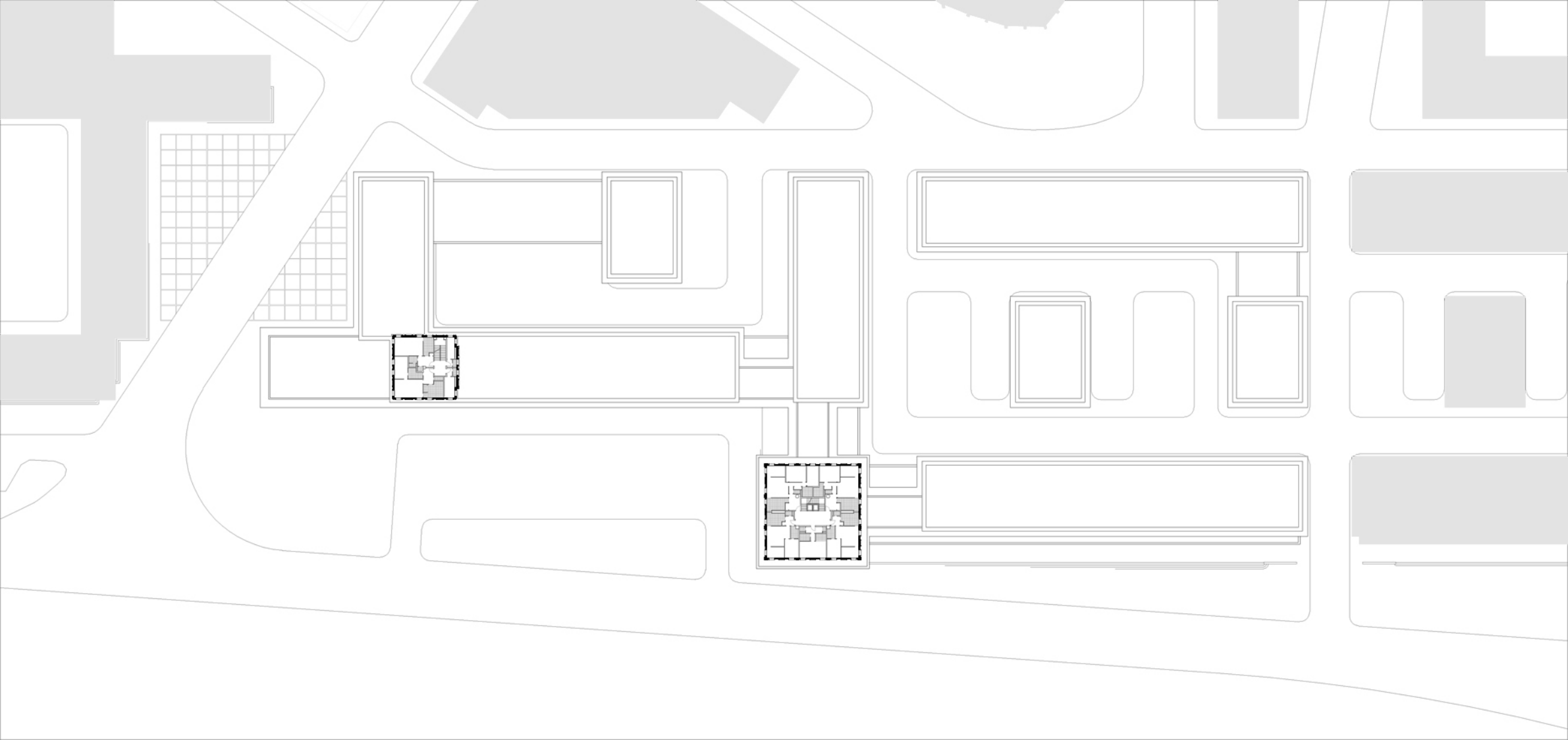
Tavola_FdmS.04

Front-de-mer Sud. Isolato urbano. Piante P. Terra; P. 1°; P. 4°.

Scala 1:500



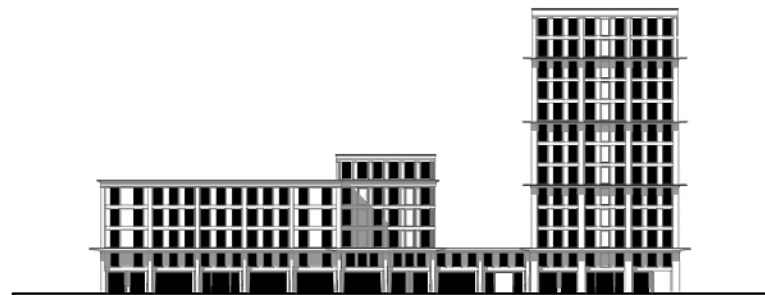
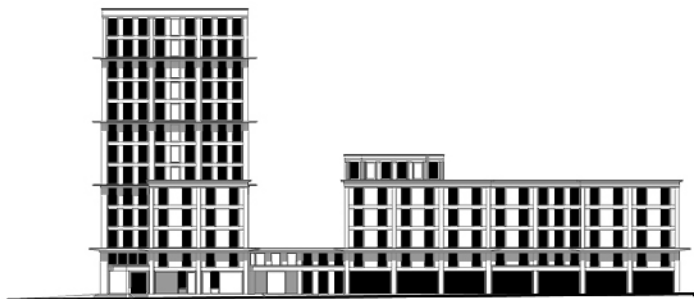
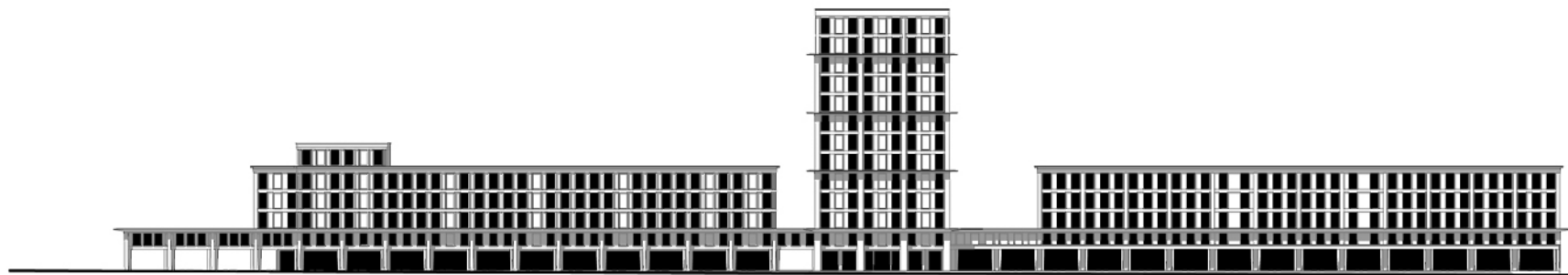


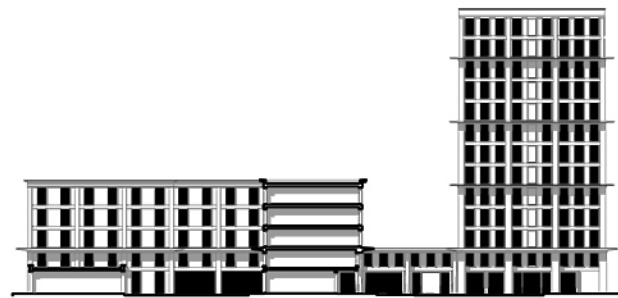
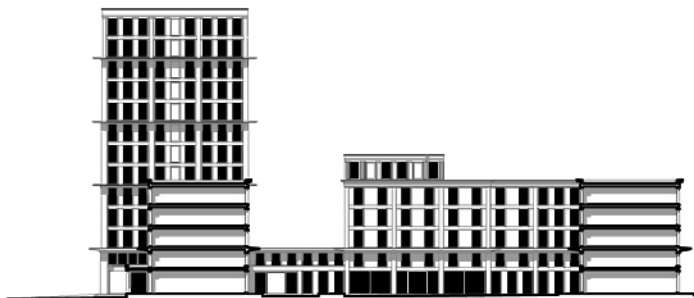
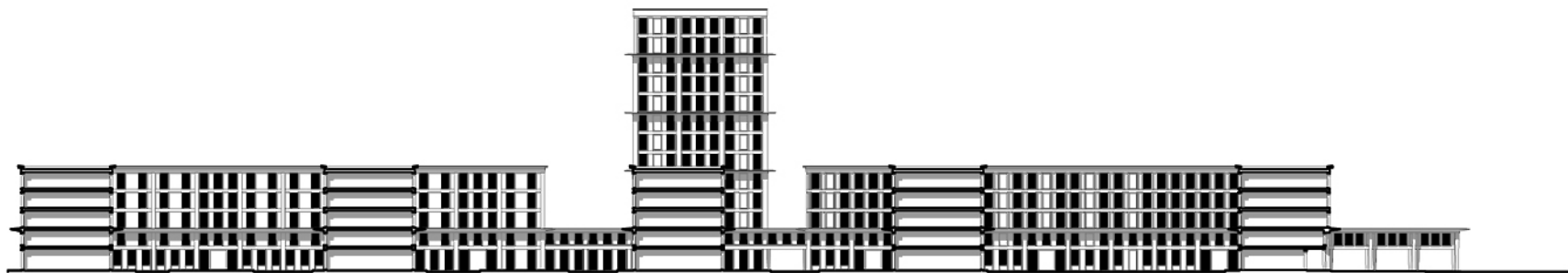


Tavola_FdmS.05

Front-de-mer Sud. Isolato urbano. Prospetti e sezioni.

Scala 1:500





Tavola_FdmS.06

Front-de-mer Sud. Isolato urbano. Prospettiva



PARTE IV. L'ORDONNANCE

La definizione dell'identità e del carattere dello spazio urbano e dei tipi edilizi, nonché delle loro relazioni reciproche, sembra fondarsi, in ultima analisi, sulle possibilità espressive delle forme della costruzione, sottoposte a una ricerca volta a connotarle come elementi riconoscibili di un linguaggio.

Sembra possibile affermare che l'esperienza di Le Havre, come più in generale l'intera ricerca di Perret, si collochi all'interno di quel più ampio punto di vista che guarda alla costruzione come mezzo espressivo del carattere dell'edificio, e che a questo scopo assume come necessaria la definizione di una relazione significativa tra il sistema costruttivo, la sua rappresentazione nelle forme dell'architettura e il tipo edilizio.

La relazione tra struttura e forma, tra costruzione e architettura è stata chiaramente illustrata dello stesso Perret attraverso quella serie di riflessioni sviluppate lungo l'intero arco della sua esperienza e confluite, per la maggior parte, nella *Contribution à une théorie de l'architecture*. Oltre a definire che «l'architettura è [...] innanzitutto una costruzione»¹, egli ne specifica la relazione, affermando che «la costruzione è la lingua madre dell'architetto. L'architetto è un poeta che pensa e parla in costruzione»².

Alla costruzione e alle sue forme è possibile riconoscere degli attributi, in quanto «non è che da questa che vengono il Carattere e lo Stile di un edificio»³. Il conseguimento del Carattere, cioè il «modo con cui l'opera risponde alla propria destinazione, [...] il rapporto, la relazione tra l'oggetto e il suo scopo»⁴ e dello Stile, cioè la «potenza d'espressione»⁵ acquisita attraverso l'economia della forma, sono dunque nelle potenzialità di un sistema costruttivo.

Il riconoscimento e l'espressione di questi attributi della costruzione, e quindi il conseguimento del Carattere e dello Stile, costituiscono tuttavia solo una delle condizioni, necessaria ma non sufficiente, affin-

¹ PERRET 1931 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 204).

² PERRET 1952 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 455).

³ PERRET 1925b (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 136).

⁴ PERRET 1924 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 126).

⁵ PERRET 1939a (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 327).

ché si compia il passaggio dagli elementi della costruzione alle forme dell'architettura. Perché la costruzione diventi architettura «non bisogna ammettere in un edificio alcuna parte destinata esclusivamente all'ornamento ma, guardando sempre alle belle proporzioni, bisogna volgere in ornamento tutte le parti necessarie a sostenere un edificio»⁶.

Attraverso l'ornamento, inteso in questo caso secondo l'accezione del 'decoro analogico' descritto da Quatremere De Quincy, ossia come ricerca delle forme convenienti, rappresentative della loro identità all'interno della costruzione, gli elementi costruttivi acquisiscono dunque «armonia e proporzione»⁷ e divengono forme dell'architettura, capaci cioè di definire un linguaggio intelleggibile.

Questa parte della ricerca intende dunque verificare, in ultima analisi, la possibilità di una relazione tra l'identità e il carattere dello spazio urbano e dei tipi edilizi che lo definiscono da un lato, e quello della costruzione dall'altro, attraverso le possibilità espressive delle sue forme. Relazione, questa, che viene chiaramente descritta dallo stesso maestro parigino, il quale afferma che «l'Architettura è l'arte di organizzare lo spazio. È attraverso la costruzione che essa si esprime»⁸.

La riflessione sviluppata da Perret riguardo il valore delle forme della costruzione appare comunque come il risultato e la sintesi di molteplici contributi, alcuni dei quali appartenenti o riconducibili all'interno del medesimo orizzonte culturale, altri anche eterogenei e differenti tra loro.

Lungi dal voler affrontare e ripercorrere una strada già ampiamente ed esaurientemente indagata, sembra comunque necessario riconoscere l'appartenenza dell'esperienza di Perret all'interno di quel più ampio punto di vista, denominato come 'ideale greco-gotico' (fig. IV.01), sviluppatosi in Francia a partire dalla traduzione del Vitruvio del 1673 e con la redazione delle *Ordonnance des cinq espèces de colonnes selon la méthode des anciens* del 1683, entrambe ad opera di Claude Perrault, passando per le riflessioni di Le Cordonnier, quelle dell'abate Laugier, fino a quelle temporalmente più prossime allo stesso Perret, e quindi capaci di definire il contesto all'interno del quale la sua riflessione si sviluppa. Significative sono infatti tanto le considerazioni sviluppate da Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc col *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI^{me} au XVI^{me} siècle*, ma soprattutto dagli *Entretiens sur l'architecture*, quanto quelle maturate in

⁶ FÉNELON, cit. in PERRET 1931 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 204).

⁷ PERRET 1935 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 287).

⁸ PERRET 1952 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 455).



Un arbre dans un sous-bois.



Le Parthénon.



La cathédrale de Chartres.

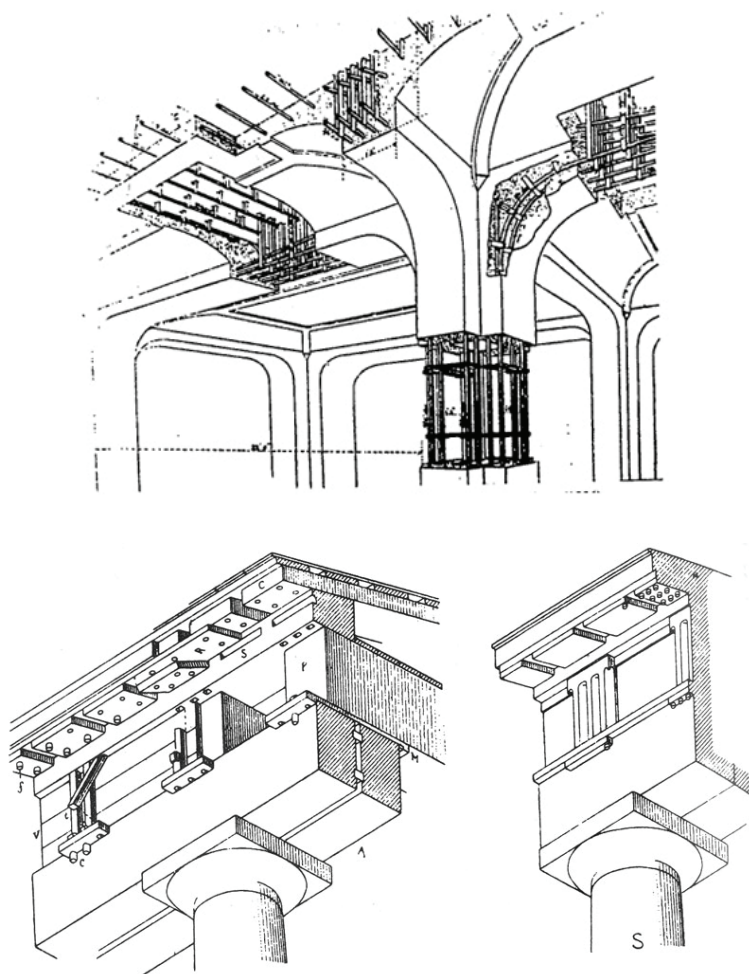
Fig. IV.01. Auguste Perret. Un albero nel sottobosco; il Partenone; la cattedrale di Chartres.

seno all'École des Ponts et Chaussées e dell'École Polytechnique, la cui espressione più eloquente può essere riconosciuta nel contributo offerto dalla redazione, nel 1899, dell'*Histoire de l'Architecture* di Auguste Choisy. Pur nella loro diversità, e senza scendere nel merito della questione, ma tenendo comunque ben presente la significatività di molte di queste pagine rispetto alla ricerca di Perret, queste due ultime riflessioni, cui egli stesso riconosce un debito⁹, riconoscono chiaramente la centralità della relazione tra la costruzione e le forme dell'architettura.

Oltre a queste riflessioni ed esperienze, significativo è anche il legame con Julien Guadet, maestro dello stesso Perret presso l'École des Beaux-Arts e a sua volta allievo di Henry Labrouste. Come ha sottolineato Reyner Banham¹⁰, evidenziando la difficoltà di definire i legami con le generazioni a lui successive, va riconosciuto all'insegnamento di Guadet, formalizzato poi nella redazione nel 1901 degli *Éléments et théorie de l'architecture*, il merito di aver trasmesso una teoria della composizione per elementi, raccogliendo quell'eredità che risale fino ai *Precis* di Durand. Al di là di questo, tuttavia, come hanno dimostrato Collins prima e Abram successivamente, anche nelle lezioni di Guadet, a partire dall'identità tra verità e bellezza, in virtù della quale, secondo l'aforisma platonico, «il bello è lo splendore del vero», viene infatti riconosciuta la necessità di esprimere, attraverso le forme dell'architettura, la verità della costruzione. Come dunque ha sottoli-

⁹ «Se solo tutti gli architetti avessero letto Viollet-le-Duc e Choisy!» (PERRET, cit. in VAGO 1932, p. 15). «Viollet-le-Duc è stato il mio vero maestro» (*Ibidem*, p. 15).

¹⁰ BANHAM 1960.



Figg.IV.02-IV.03. François Hennebique. Struttura in beton-armé; Auguste Choisy. Assonometria dell'ordine dorico.

neato Collins, «nel postulare l'identità tra verità e bellezza nell'architettura [J. Guadet] rese evidente come la più importante verità fosse quella che derivava da un'autentica espressione costruttiva»¹¹.

Nello specifico, le forme costruttive cui fa riferimento Perret sono quelle della costruzione in cemento armato, ricondotta a una struttura a scheletro che, in parziale continuità con l'esperienza di Hennebique, riconosce i propri elementi costitutivi nel pilastro, nella trave e nell'orditura del solaio (fig. IV.02).

In virtù delle sue modalità esecutive, secondo quanto rilevato da Collins, Perret riconosce come connaturata a questo sistema costruttivo una grammatica tettonica¹², che tende cioè a individuare analiticamente le sue parti costitutive, e in questo vi è anche l'eco di quell'in-

¹¹ COLLINS 1959, p. 142.

¹² Scelta differente, ad esempio, dalle coeve ricerche intraprese da Garnier a Lione, che riconducevano il beton armé all'interno della tradizione costruttiva dell'*opus caementicium* romano.

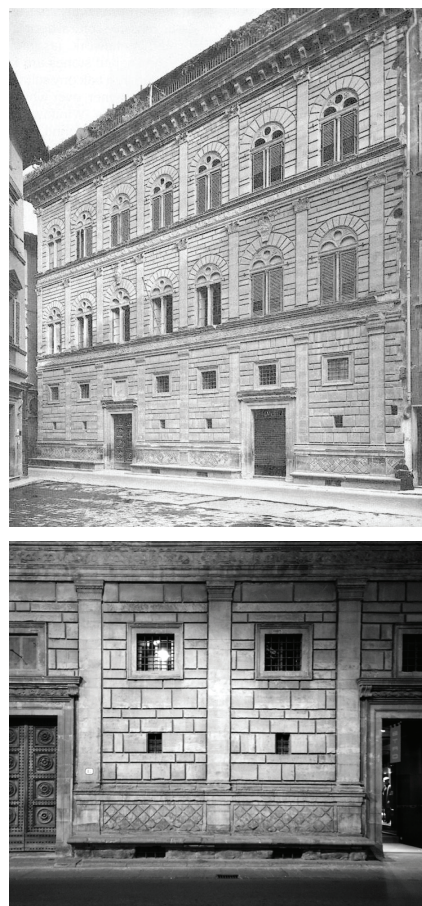
segnamento che da Guadet risale fino a Durand, nonché a definirne la loro identità formale e le grammatiche che ne ordinano le relazioni. Attraverso la sua riflessione, infatti, secondo un ideale più propriamente greco che gotico, elementi verticali portanti si compongono assieme ad elementi orizzontali portati in una struttura a scheletro, e pervengono alla definizione di un'architettura trabeata. Questa volontà di forma, assente nelle esperienze precedenti a questa, consente a Perret, come ha sottolineato Giulio Carlo Argan, di legare la costruzione in calcestruzzo armato all'esperienza della storia (fig. IV.03).

È dunque la volontà rappresentativa dell'identità di ogni elemento all'interno della costruzione a scheletro che permette di stabilire una significativa relazione con «le prime opere architettoniche», che sono, come afferma Perret, delle «strutture a scheletro [...] cariche di un tale prestigio che, anche nella costruzione in pietra, vengono imitate tratto per tratto [...]. Che sia antica o dell'epoca detta 'classica', non vi è architettura che non imiti la struttura a scheletro»¹³.

Oltre però al prestigio riconosciuto a questo sistema costruttivo, il riferimento alle sue forme e sintassi va tuttavia ricondotto a un più generale interesse nei confronti dell'architettura trabeata, manifestatosi già a partire dal XVII° sec. e proprio, come ha sottolineato Collins, del 'classicismo francese'. Il carattere distintivo di questa ricerca può essere individuato nella volontà rifondativa del linguaggio architettonico classico, in particolare nella tensione a ridefinire le relazioni tra la costruzione muraria e la sua rappresentazione trilitica in virtù di un principio di *vraisemblance*.

Lo storico inglese riconosce innanzitutto un archetipo in Leon Battista Alberti, che nel suo *De Re Aedificatoria* si riferì alle campiture murarie ripartite da pilastri come a «false aperture», e operò una distinzione formale tra i pilastri e i muri di tamponamento, come se «l'espressione naturale di un muro fosse quella di un'intelaiatura con riempimento non portante»¹⁴ (figg. IV.04-IV.05).

La ricerca svolta in Francia, sempre secondo Collins, trova negli edifici di François Mansart i primi e più notevoli esempi di questa *vraisemblance*, fondata su alcuni principi, quali: la collocazione dei pilastri esattamente agli angoli degli edifici; la continuità della trabeazione, mai interrotta; la tendenza a 'incuneare' i telai delle finestre entro l'intelaiatura trabeata di facciata; la volontà di annullare il valore strutturale



Figg. IV.04-IV.05. Firenze. Leon Battista Alberti, Palazzo Rucellai; prospetto e dettaglio della facciata.

¹³ PERRET 1948b (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 447).

¹⁴ COLLINS 1959, p. 145.



del muro, tramite il ricorso a superfici scolpite e decorate, o caratterizzate da pannellature; un'attenzione per la continuità dell'articolazione strutturale nel caso dell'adozione di porticati (fig. IV.06).

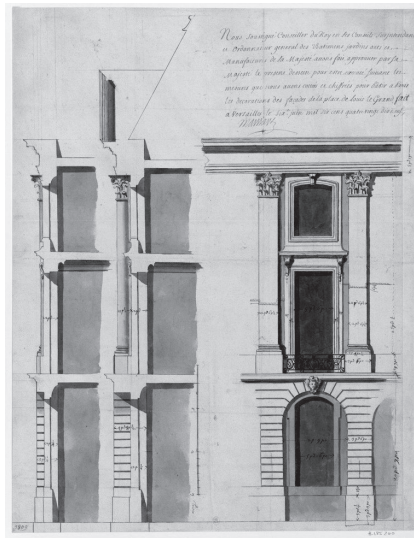
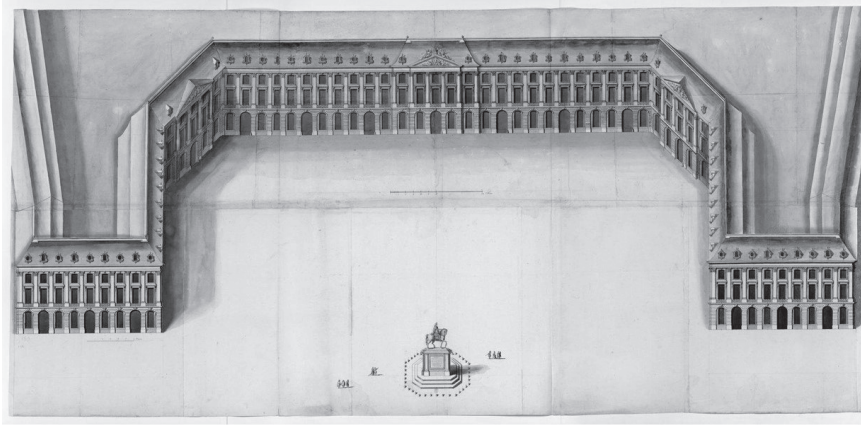
Questa ricerca si sviluppò in seguito, manifestando nel XVII sec. una tensione continua per creare autentiche forme trabeate autoportanti, come nelle esperienze, non isolate, della costruzione della facciata orientale del Louvre, ad opera di Perrault nel 1667 (fig. IV.07), o del Grand Trianon di Jules Hardouin Mansart nel 1688 (fig. IV.08), o ancora negli Hôtel di Place de la Concorde di Gabriel, del 1766 (fig. IV.09).

All'interno di questo orizzonte culturale che permea la ricerca architettonica francese, lo stesso Collins focalizza l'attenzione su alcune tipologie residenziali e propone un'analogia tra i prospetti degli edifici di Perret e quelli rappresentati da Jacques-François Blondel ne *l'Architecture Française*, edita nel 1752 e ristampata nel 1904 sotto la cura di Guadet. A questa analogia formale, sicuramente evidente, sembra però non corrispondere un'analogia semantica.

Le facciate degli *hôtel particuliers* rappresentati da Blondel si caratterizzano e gerarchizzano infatti per parti, corrispondenti alla distribuzione interna dell'edificio. Gli aggetti o gli arretramenti del muro sottolineano il nodo tettonico tra la facciata e i muri ad essa ortogonali che individuano le stanze dell'*hôtel*, e ciascuna di queste parti è poi caratterizzata da una serie di aperture, di numero variabile, generalmente due o tre, che, attraverso i rapporti stabiliti con la superficie muraria, concorrono a rappresentare in facciata la gerarchia delle stanze all'interno dell'edificio e a definire, anche in questo modo, il carattere dell'edificio. Gli *hôtel particuliers* presentati da Blondel sono però tipi edilizi che portano lo spazio aperto all'interno dell'edificio e concentrano la propria rappresentatività sullo spazio residenziale della corte, più che su quelli delle piazze e delle strade della città (figg. IV.10-IV.11).

È vero che negli edifici residenziali di Perret a Le Havre, il ricorso a una campata strutturale di 6,24 metri sembra avvicinare dimensionalmente la partizione della facciata a quella degli *hôtel* rappresentati da Blondel, ma è estremamente significativo un aspetto che differenzia questi prospetti, e che attribuisce loro un differente significato. Il ritmo costante dato dal telaio strutturale è in questo caso indipendente dalla partizione interna delle abitazioni, e non tende a rappresentare su di essa la misura della stanza, quanto a costruire la monumentalità del luogo pubblico attraverso il ritmo monotono dell'ordine. Vi è dunque, negli edifici di Perret, una costante tensione volta alla costruzione del-

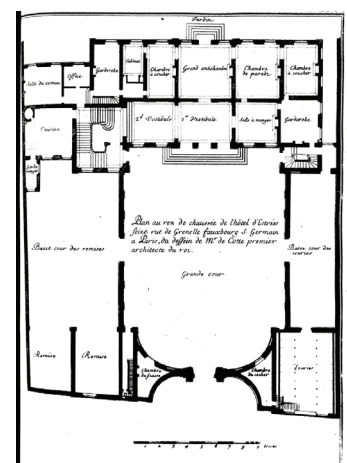
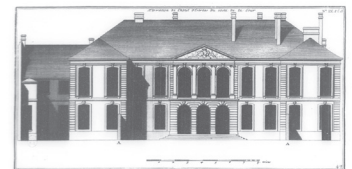
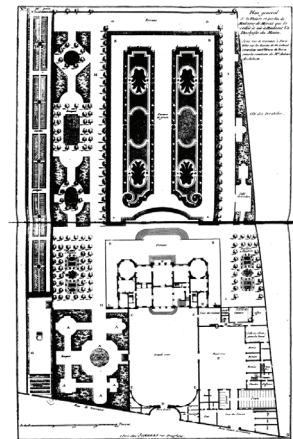
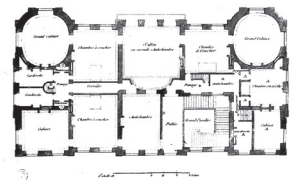
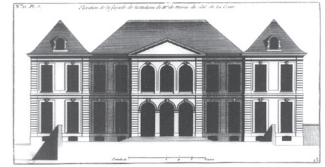
Figg. IV.06-IV.09. Viste del Castello di Maisons-Laffitte; del colonnato orientale del Louvre; del Grand Trianon; degli *hôtels particuliers* in Place de la Concorde.



Figg. IV.12-IV.13. Parigi. Place Vendôme. Assonometria d'insieme e dettagli in prospetto e sezione.

lo spazio pubblico della città, che li avvicina a quelle esperienze che hanno attribuito un valore più marcatamente urbano alla residenza, quando ricondotta alla forma di manufatti unitari. È necessario quindi, ancora una volta, riproporre l'analogia con le *Places Royales*, dove la ripetizione delle forme dell'ordine in facciata non è indicativa della volontà di rappresentare la partizione interna dell'edificio, quanto di quella di conseguire l'unitarietà dello spazio urbano (figg. IV.12-IV.13).

Il valore urbano di questi tipi edilizi sembra essere chiaramente riconoscibile anche nella loro composizione, per impilamento di parti si potrebbe affermare, corrispondenti ciascuna a uno o più piani abitativi, secondo una sintassi che definisce una chiara analogia con l'edilizia residenziale parigina, e che consente di collocare questi edifici nel solco di una tradizione, di mostrarli come il portato di una riflessione che affonda le proprie radici in un mondo di riferimenti condiviso (figg. IV.14-IV.16). È secondario che i primi, quelli della capitale, si costruiscano secondo le forme del muro, e i secondi, quella della città



Figg. IV.10-IV.11. Parigi. Hôtels particuliers tratti da l'Architecture Française di J.F. Blondel.



Fig. IV.14. Le Havre. Edifici I.S.A.I della Place de l'Hôtel de Ville (FdA).

atlantica, attraverso quelle del trilito. Entrambi i casi, infatti, sono accomunati dall'essere costruiti per sovrapposizione di ordini e iterazione degli elementi formali, che conferiscono all'edificio residenziale un'immagine e una scala non semplicemente legata e dovuta alla messa in rappresentazione della singola cellula abitativa, quanto finalizzata alla costruzione di spazi eminentemente urbani, dove ciascuna residenza è costantemente ricondotta, in una logica ipotattica, alla costruzione della città. È per questo motivo, ad esempio, che l'invariabilità delle forme stesse delle finestre e la loro scansione monotona non esprima la variabilità della destinazione d'uso e delle dimensioni della stanza, o che i balconi continui, mai ripetuti su tutti i piani, non si costituiscano come un estroflessione dello spazio interno dell'abitazione, ma piuttosto si configurino in rapporto a necessità formali dell'intero tipo edilizio, di cui ne individuano il basamento, l'elevato e il coronamento, e che quindi siano forme pertinenti alla costruzione dello spazio pubblico.

Nello specifico, nella ricerca di Perret gli elementi portanti vengono così ricondotti alle forme della colonna o del pilastro, che costituiscono, secondo Collins, il «dominante elemento di sintesi»¹⁵, per i quali ne vengono studiate le proporzioni, le relazioni reciproche e quindi il ritmo; quelli portati alle forme della trave, della mensola o del cornicione, per le quali ne viene analizzata la gerarchia e il ruolo in rapporto agli elementi portanti, sottolineati da aggetti o lievi scarti rispetto a questi, in modo tale da identificare attraverso queste variazioni l'identità e la

Figg. IV.15-IV.16. Parigi. Soluzioni d'angolo del Palais Royal e della Place des Pyramides.

¹⁵ COLLINS 1959, p. 177.

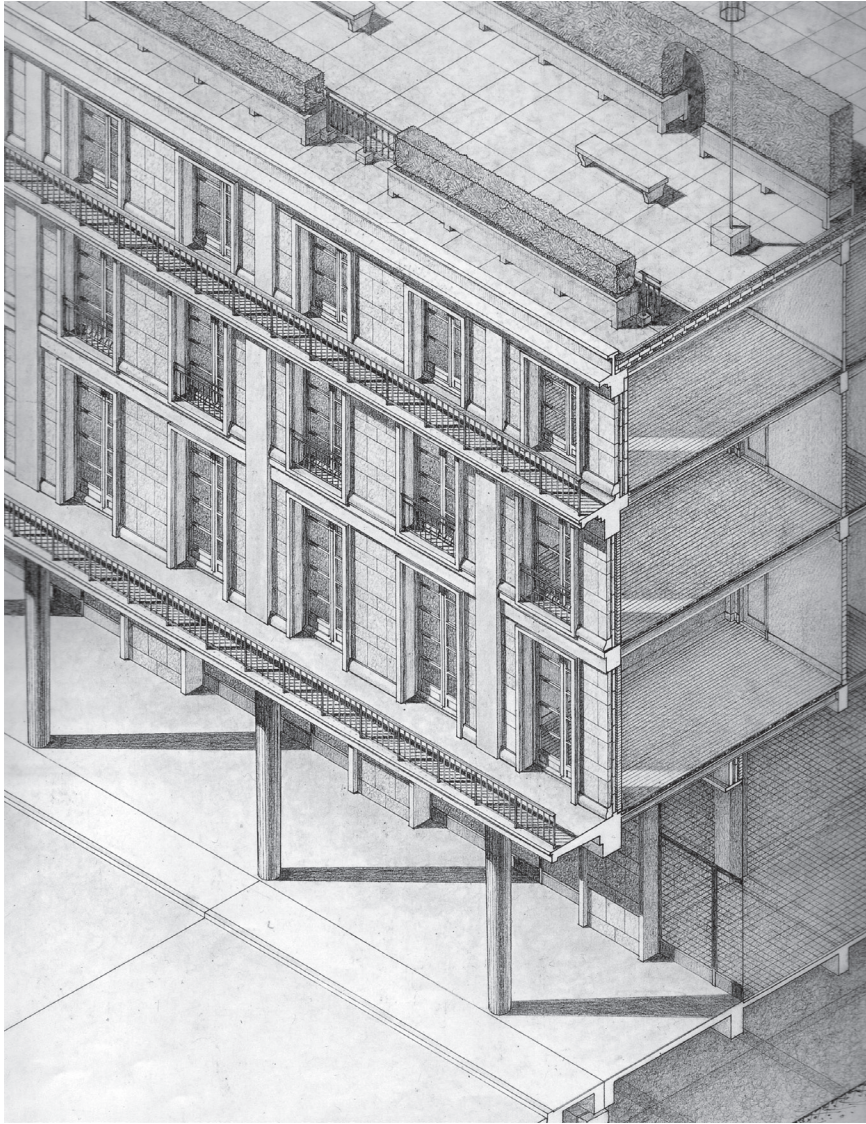


Fig. IV.18. Le Havre. Studio assonometrico di un edificio in linea.

gerarchia degli ordini che compongono il tipo. Sembra infatti possibile affermare che Perret riconosca infatti come connaturata all'edificio residenziale, sia quello a torre che quello in linea, la sua composizione per parti, in virtù della quale queste si 'impilano', assumendo volta per volta le forme appropriate alla loro collocazione all'interno dell'edificio.

Vengono inoltre indagati e declinati i molteplici rapporti che la struttura stabilisce con i tamponamenti murari: il sostegno si può trovare infatti inglobato nel tamponamento murario, ma comunque mai celato, ad assumere le forme di un pilastro, di una colonna quadrangolare che definisce una cortina parastata; o isolato, nelle forme di una colonna, col tamponamento arretrato della misura sufficiente a liberare il sostegno, a costruire quindi una cortina colonnata, o ancora, arretrato di una misura e profondità tale da definire un portico. Vengono indagati, anche, i rapporti stabiliti tra la scansione monotona degli elementi

portanti, il cui passo corrisponde a quel modulo spaziale e strutturale di 6,24 m, e quella variabile delle cornici delle aperture, sempre della stessa forma e a tutta altezza a misurare l'interpiano, nella definizione dell'*ordonnance*. Le forme della costruzione, dunque, ricondotte a quelle dell'architettura, sono «esaltate e affinate allo scopo di produrre tutta la gamma delle note più alte che la proporzione e la modulazione di superficie potessero creare»¹⁶ (fig. IV.17).

Sono dunque queste variazioni dell'espressività della costruzione, che assieme alla definizione, già indagata, di una appropriata sintassi dei tipi edilizi nella costruzione dello spazio urbano, caratterizzano l'aulicità della Place de l'Hôtel de Ville, la chiusura e la perentorietà della Porte Océane, l'apertura e la domesticità del Front-de-mer Sud.

IV.1 Place de l'Hôtel de Ville: il peristilio

Degli edifici residenziali della Place de l'Hôtel de Ville, quelli in linea in particolare, più che quelli a torre, mostrano chiaramente la ricerca intrapresa dal maestro parigino sull'espressività delle forme costruttive.

Dalla loro osservazione è innanzitutto possibile affermare che le forme degli elementi che compongono l'ordine della Place de l'Hôtel de Ville siano in un certo senso definite in rapporto al prospetto colonnato di ordine gigante del municipio, del quale ne riconoscono il valore civico e col quale concorrono a circoscrivere, come un peristilio, l'internità e lo spazio concavo della piazza (fig. IV.18).

La ricerca delle forme appropriate dell'ordine all'interno degli edifici del margine sud della piazza va dunque individuata all'interno di una tensione volta a definirle, al contempo, tanto in relazione all'aulicità dell'edificio pubblico, quanto in rapporto alla domesticità di quello residenziale. È dunque all'interno di questa necessità che si possono collocare le variazioni dell'ordine, e quindi riconoscere come appropriata la scelta di articolare la parte basamentale attraverso la variazione dei sostegni secondo le forme della colonna e del pilastro disposti in successione alternata, cui fa da contrappunto il colonnato ad ordine gigante dell'Hôtel de Ville.

Nell'immediato riferimento formale, che comunque prevede un'appropriata semplificazione delle parti costitutive dell'elemento, le colon-

¹⁶ COLLINS 1959, p. 152.



Fig. IV.18. Place de l'Hôtel de Ville. Edifici I.S.A.I.; prospetto su piazza (FdA).



Fig. IV.19. Place de l'Hôtel de Ville. Edifici I.S.A.I.; dettaglio della colonna e del pilastro (FdA).

ne degli edifici residenziali si confrontano con quelle di ordine gigante dell'Hôtel de Ville. Tanto le prime quanto le seconde obbediscono alla medesima sintassi, che le vede isolate rispetto al muro di tamponamento, che scorre dietro di esse. Significativo è il lieve arretramento di quest'ultimo, sufficiente appena per liberare il sostegno e conferirgli il valore espressivo della colonna, la cui esclusiva rappresentatività è enfatizzata dalla volontà di non rendere fruibile lo spazio tra queste e il tamponamento. Il carattere delle colonne sembra inoltre essere perseguito attraverso la ricerca delle proporzioni appropriate all'aulicità dello spazio urbano e al suo significato civico, che le configura gravi come un dorico.

Queste si compongono in successione con coppie di pilastri quadrangolari, in corrispondenza dei quali il tamponamento avanza a inglobare il sostegno e a individuare, per mezzo di questo scarto, gli accessi alle abitazioni. La differenza espressiva del sostegno, tra colonna e pilastro, sembra essere inoltre essere conseguita, oltre che attraverso il differente rapporto che questo va a stabilire col tamponamento, anche nel differente modo con cui questi accolgono il carico degli elementi portati (fig. IV.19).

Colonne e pilastri portano infatti una trabeazione che consente di individuare la parte basamentale rispetto all'elevato, e che assume la forma di un balcone continuo su tutto l'isolato. Le prime, in un solo getto, si elevano ad accogliere esclusivamente il suo carico, mentre i pilastri portano lungo un punto del loro sviluppo un ordine secondario di travi, la cui gerarchia è riconoscibile grazie al loro arretramento ri-



spetto al piano definito dai primi, che ripartisce la campata della parte basamentale in piano terra e mezzanino.

Sembra essere dunque questa alternanza nelle forme del sostegno, volta per volta colonna o pilastro, a poter conferire all'edificio il carattere necessario per definire allo stesso tempo la monumentalità dello spazio urbano, e la domesticità appropriata al tipo edilizio, definendo in questo modo una chiara subordinazione rispetto all'Hôtel de Ville.

Al di sopra del basamento, i piani residenziali sono ordinati in una parte di elevato, individuata da pilastri a doppia altezza portanti un'ulteriore trabeazione, che anche in questo caso assume la forma di un balcone continuo aggettante, e un ordine secondario di travi marcapianto, ancora arretrate rispetto ai sostegni, che ripartiscono la campata nei due piani destinati ad abitazione. Al di sopra, il coronamento, corrispondente ad un piano abitativo, con pilastri che portano il cornicione.

L'aulicità di questi prospetti sembra essere conseguita, oltre che attraverso la declinazione delle forme della costruzione, anche attraverso la scansione monotona e serrata delle cornici delle finestre, tre per campata, il cui ruolo urbano sembra essere tale da rendere necessaria la loro adozione anche quando cieche, anche laddove non è necessaria la presenza della bucatiera.

Il prospetto sulla Rue de Paris, a differenza del precedente, non si misura direttamente con la Place de l'Hôtel de Ville, ma ricerca una maggiore domesticità, che sembra essere conseguita attraverso la declinazione delle forme dell'ordine e dei loro rapporti reciproci (fig. IV.20).

Al piano terra vi è infatti l'arretramento del muro di tamponamento rispetto al sostegno, in modo e misura tale da definire un portico continuo, fruibile, lungo una strada a destinazione commerciale.

Ai tre piani superiori, invece, all'invariabilità delle forme strutturali dell'ordine si accompagna una variazione nel rapporto tra queste e i tamponamenti. Vi è infatti, in questi prospetti, l'alternanza di campate con tre e due cornici di finestre che, introducendo una sincope nella scansione monotona delle aperture, attenua la monumentalità del prospetto.

I prospetti sull'interno delle corti assumono un carattere chiaramente domestico. I sostegni del piano terra non sono mai isolati rispetto al muro di tamponamento, e assumono quindi esclusivamente la forma del pilastro. Ai tre piani superiori, la successione monotona di

Figg. IV.20-IV.21. Place de l'Hôtel de Ville. Edifici I.S.A.I.; campate sulla Rue de Paris e sulla corte interna (FdA).

due, e non più tre finestre per campata, definisce il prospetto con un ritmo più sereno rispetto a quello serrato sulla piazza (fig. IV.21).

IV.2 Porte Océane: la cortina parastata

Come già accennato, e in questa sede è utile riaffermare, la Porte Océane è il luogo in cui la città stabilisce il proprio rapporto con lo spazio aperto e vasto dell'Oceano. Sembra possibile affermare che anche in questo caso gli elementi della costruzione riconoscano il carattere della forma naturale e si conformino in maniera tale da descriverlo attraverso il carattere degli elementi dell'ordine architettonico.

Le cortine edilizie che compongono la Porte Océane, sostanzialmente riconducibili a due tipi, si caratterizzano infatti, oltre che per una maggiore altezza degli edifici in linea, quasi a enfatizzare il loro ruolo di limen verso lo spazio esterno dell'Oceano, anche per il ricorso esclusivo e invariante alla chiusura e alla perentorietà delle forme del muro 'parastato'.

In entrambi i casi, infatti, tanto nelle cortine rivolte verso l'interno della città, quanto in quelle rivolte verso l'Oceano, gli elementi strutturali non si isolano mai rispetto al muro di tamponamento, e assumono invariabilmente le forme di paraste che scandiscono lo sviluppo delle cortine dei tipi edilizi. Come negli altri casi, anche in questo, sia gli edifici in linea che quelli a torre si strutturano attraverso l'impilamento di parti, i cui elementi costitutivi sono sottoposti a una riduzione linguistica, appropriata al luogo. Nella Porte Océane, infatti, viene escluso qualsiasi ricorso alle forme della colonna, anche quando il sostegno è isolato, a favore di un linguaggio composto esclusivamente di pilastri quadrangolari, travi marcapiano degli ordini intermedi e cornicioni di coronamento, che si compongono secondo differenti rapporti proporzionali, atti a individuare il ruolo delle parti costituenti il tipo edilizio.

Nell'invariabilità di queste forme, le possibilità di variazione sono concentrate esclusivamente sulle forme e sui ritmi delle finestre, cui è demandato il ruolo di differenziare uno spazio interno, urbano, che guarda al centro civico della Place de l'Hôtel de Ville, da uno esterno, che guarda alla natura e all'orizzonte Oceanico. È dunque per questa ragione che i primi si caratterizzano per una scansione monotona di due finestre per campata, che individuano indifferentemente tanto i servizi quanto le stanze delle abitazioni (fig. IV.22), e i secondi per una successione di diverse cornici che rendono ragione, solo in questo



Figg. IV. 22-IV.23. Porte Océane. Prospetti sulla piazza e sull'Oceano (FdA).

caso, della gerarchia degli spazi interni della residenza. A campate caratterizzate da un'unica grande finestra che consente di abbracciare l'orizzonte dall'interno dei soggiorni delle abitazioni, si alternano campate con finestre binate, corrispondenti a più generiche camere, e campate con bucatore quadrate disposte a scacchiera, a individuare i vani scala, i cui solai sono sfalsati rispetto a quelli espressi dalle travi in facciata, e i servizi delle residenze (fig. IV.23).

IV.3 Front-de-mer Sud: la peristasi

Il Front-de-mer Sud, come già descritto, si compone di tre parti

incernierate rispettivamente sui due edifici a torre che scandiscono lo sviluppo del *redent*. La prima, più prossima all'Oceano, si contraddistingue rispetto alle altre per una maggiore chiusura, che vede articolare i suoi prospetti nelle forme di una cortina parastata. Le altre due invece, più interne, subiscono una maggiore apertura, che trova espressione eloquente nelle forme dei loggiati che con forme e caratteri differenti, come una peristasi attraverso la sua convessità, costruiscono il rapporto tra lo spazio della città e l'estuario della Senna.

È dunque in virtù del riconoscimento di questo carattere di vasta internità dello spazio naturale, oltre che di quello delle parti di città che qui si rappresentano, che può essere descritto il carattere assunto dalle forme costruttive degli edifici che compongono il Front-de-mer.

Oggetto di questo approfondimento sono ancora gli edifici in linea, che in questo caso, rispetto ai corrispettivi della Place de l'Hôtel de Ville, subiscono una semplificazione tipologica, componendosi di sole due parti: una basamentale, corrispondente al piano terra e mezzanino, e una di elevato, corrispondente a tre piani residenziali, su cui si imposta, solo in alcuni casi circoscritti e dettati da ragioni di valore urbano, quel piano di coronamento che assume le forme delle altane che individuano l'apertura della Placette lungo lo sviluppo del *redent*.

La parte centrale, che inquadra in lontananza l'ordine gigante dell'Hôtel de Ville, e che corrisponde al vecchio quartiere di Notre-Dame, sede della cattedrale, è caratterizzata, in virtù di questa relazione, da una maggiore aulicità. Gli edifici che inquadrano la Placette, ossia la piazza che conclude la Rue de Paris sul bacino portuale, si compongono innanzitutto di una parte basamentale, porticata perché in continuità con le cortine della Rue de Paris. Rispetto a queste, però, i cui sostegni si dispongono isolati a definire un portico di altezza pari a quella del piano terra più il mezzanino, le colonne della Placette si accompagnano a un ordine secondario di pilastrini binati, a costruire portici di altezza corrispondente a quella del solo piano terra in cui le prime, di proporzioni più slanciate, come in un ordine ionico, portano la balconata continua di trabeazione e i secondi, lievemente arretrati rispetto a queste, portano il mezzanino (figg. IV.24-IV.25).

Rispetto a questo doppio ordine di sostegni, il muro di tamponamento definisce due relazioni differenti. Da un lato, a piano terra, questo arretra rispetto alle colonne e ai pilastrini, a definire dunque un portico di profondità pari a quelli della Rue de Paris, ma di minore altezza. Al mezzanino invece, il muro viene portato dai pilastrini, arrivando dunque quasi a tangere le colonne di ordine doppio, e riducendo



Fig. IV.24. Front-de-mer Sud. Loggiati della Placette (FdA).

quindi l'altezza dello spazio porticato sottostante.

La parte superiore è caratterizzata da pilastri a tutta altezza che portano direttamente il cornicione di coronamento e un ordine secondario di due travi marcapiano, lievemente arretrate rispetto ai sostegni verticali. Analogamente a quanto descritto sui prospetti della Rue de Paris, si alternano due e tre cornici di finestre per campata.

Il fronte antistante il mare si caratterizza, nella parte centrale, attraverso le forme di una loggia che si pone in sostanziale continuità con quella della Placette, pur introducendo una significativa variazione che, nella sostituzione della colonna con un pilastro quadrangolare, definisce una chiara gerarchia spaziale.

L'elevato si differenzia notevolmente rispetto ai casi precedenti: cambia infatti il vocabolario formale, per ragioni ancora dovute alla preminenza del valore urbano di questi tipi, e nello specifico, secondo quanto affermato dallo stesso Lambert, alla necessità di introdurre variazioni ritmiche in una facciata lunga più di un chilometro. In questo caso, infatti, i prospetti non vengono più definiti attraverso il sintagma della campata di pilastri ad ordine gigante, posti necessariamente in continuità con quelli basamentali, ma attraverso una serie più fitta di pilastrini alti un piano, posti in successione binata in falso rispetto a quelli sottostanti a definire un contrordine, secondo le parole del suo stesso autore. Questi si distanziano reciprocamente secondo un ritmo binato i cui intervalli sono sufficienti a contenere le cornici di tre finestre per campata, e portano, aggettanti rispetto ad essi, le travi continue marcapiano e il cornicione di coronamento dell'edificio, impilando se-

Fig. IV.25. Front-de-mer Sud. Dettaglio del loggiato della Placette (FdA).

condo una successione additiva, e non secondo una relazione ipotattica, i piani abitativi.

Questa modulazione dell'espressività introduce alla seconda parte del Front-de-mer Sud, che, rispetto alla precedente, si caratterizza per una domesticità ancora maggiore, conseguita nella parte basamentale attraverso la soppressione del sostegno ad ordine gigante e il ricorso esclusivo a semplici pilastrini binati nella definizione di una loggia aggettante rispetto al filo di facciata. A questa corrisponde infatti, al piano superiore, una profonda balconata continua, dilatazione dello spazio interno della casa verso l'esterno e la natura della foce del fiume (fig. IV.26).

Analogamente alla Place de l'Hôtel de Ville, i prospetti sull'interno delle corti assumono un carattere chiaramente più colloquiale, laddove i sostegni sono caratterizzati esclusivamente dal ricorso alle forme del pilastro, e i piani abitativi sono scanditi dalla successione monotona di due finestre per campata, definisce il prospetto con un ritmo più sereno rispetto a quello serrato sullo spazio pubblico.

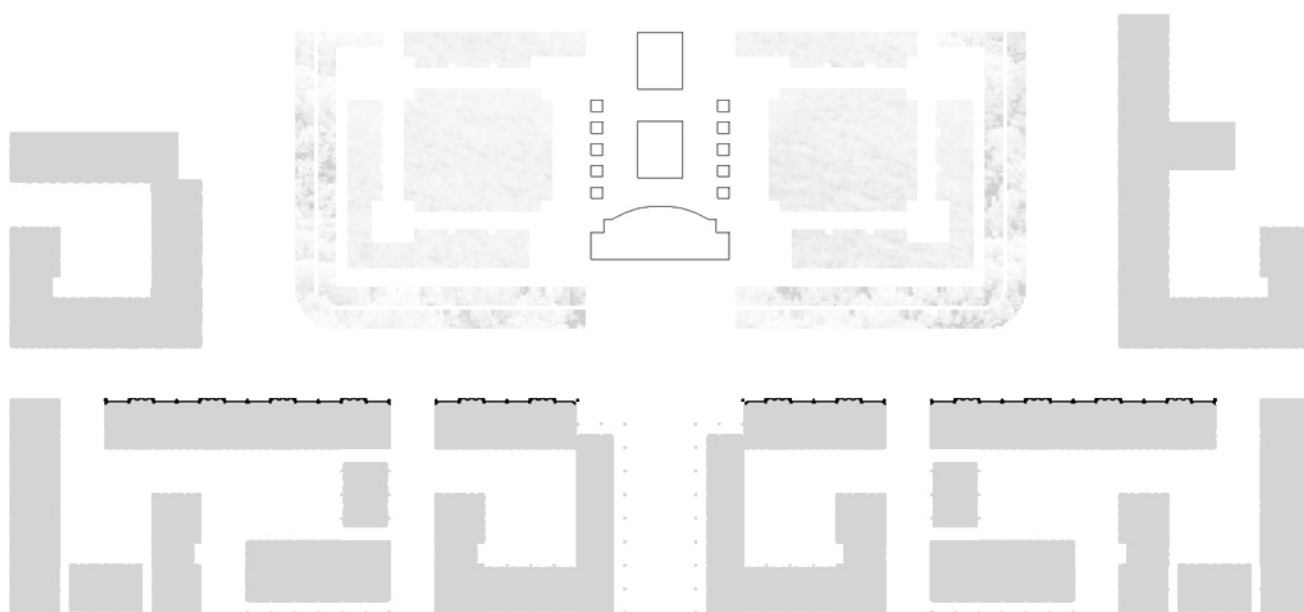
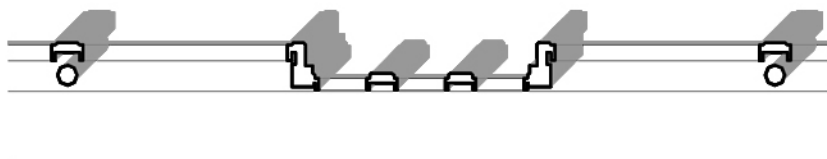
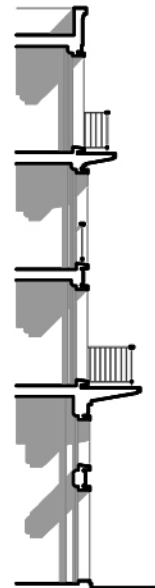
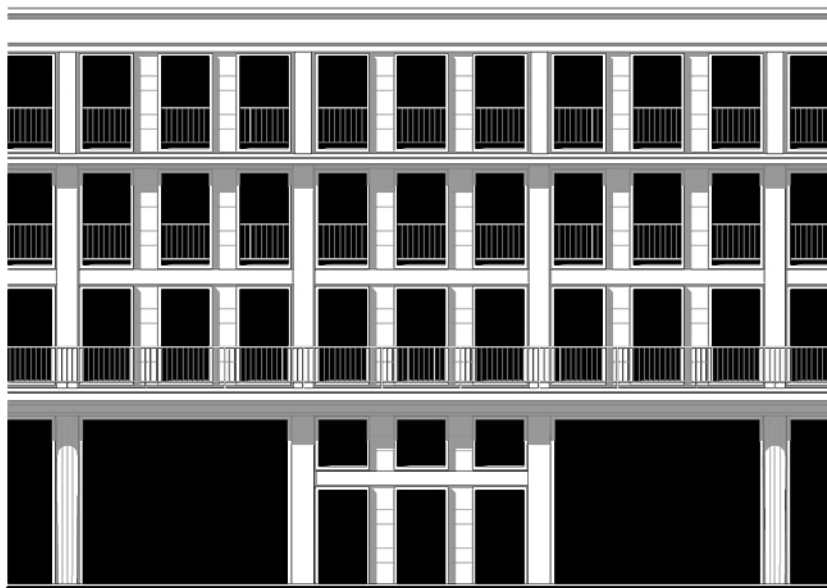


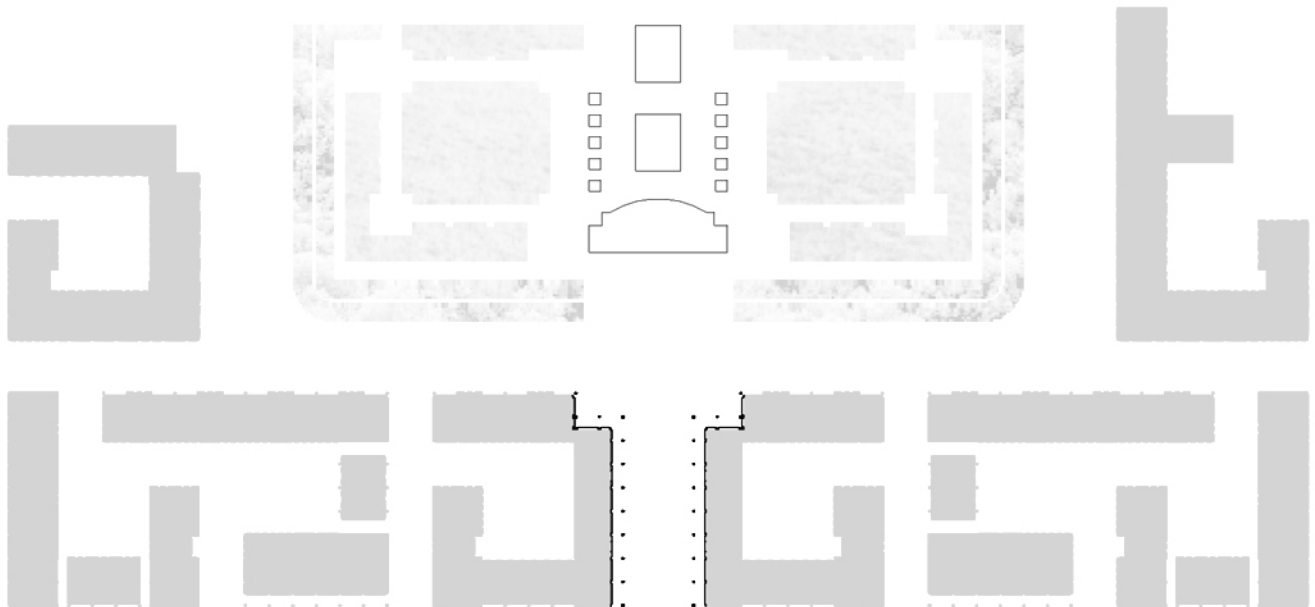
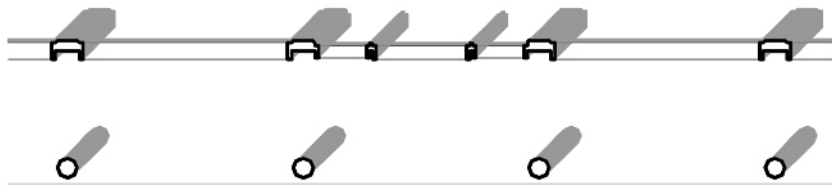
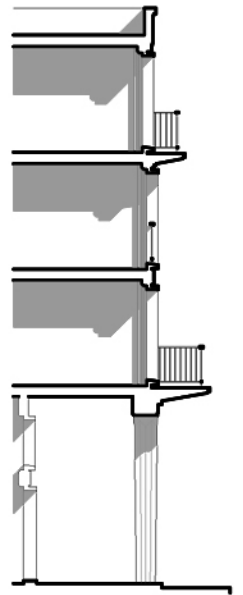
Fig. IV.26. Front-de-mer Sud. Vista della parte orientale del *redan* (FdA).

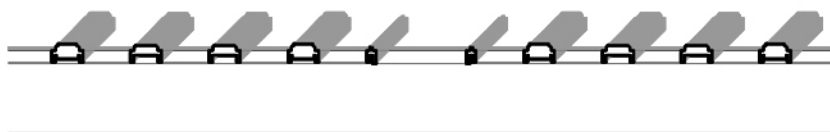
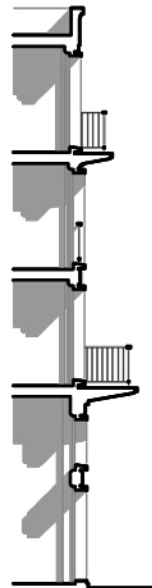
Tavola_PHdV.07

Place de l'Hôtel de Ville. *Ordonnances architecturales.*

Scala 1:200



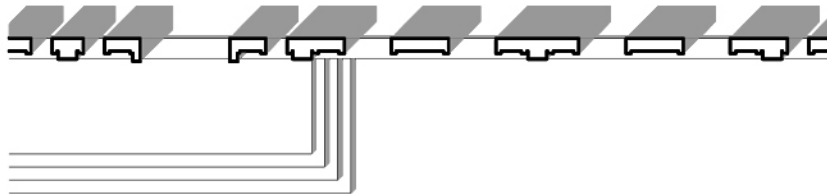
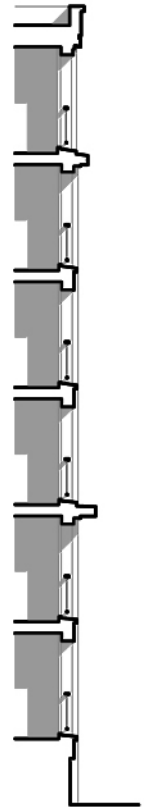
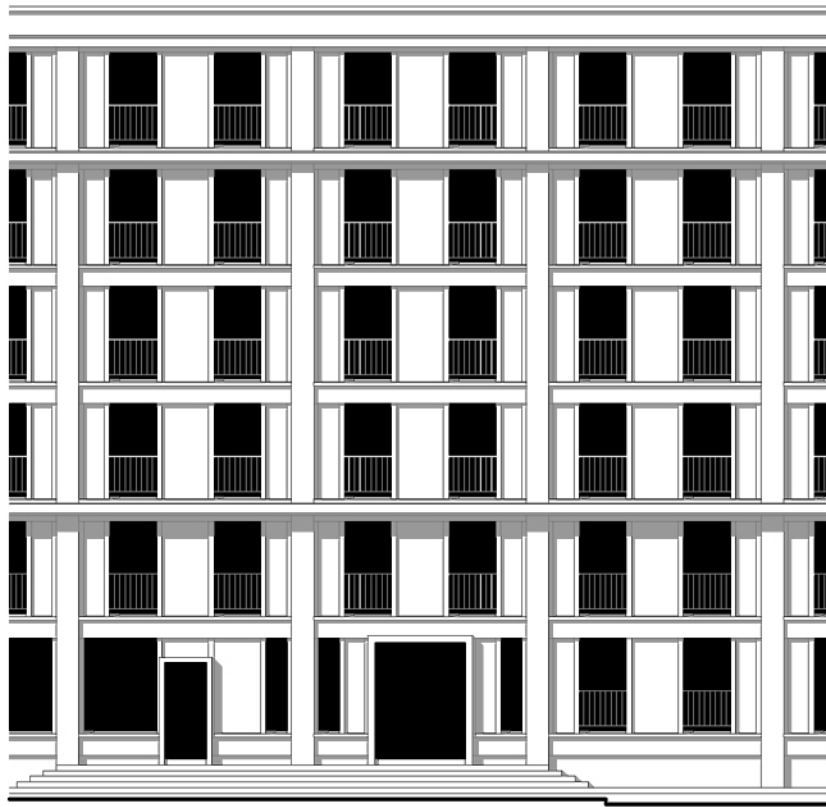


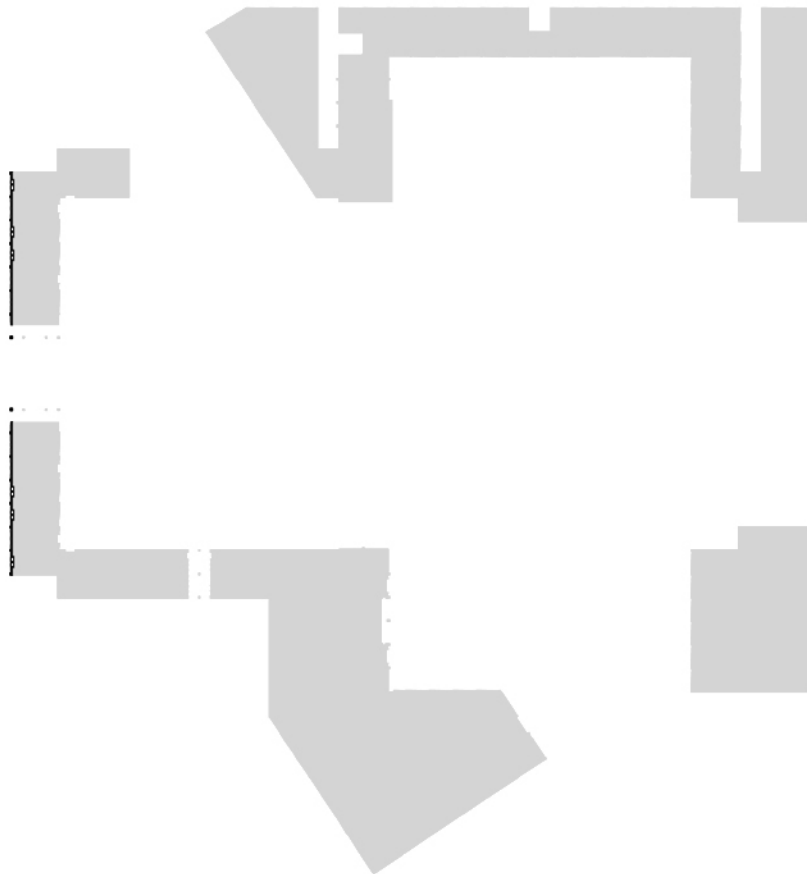
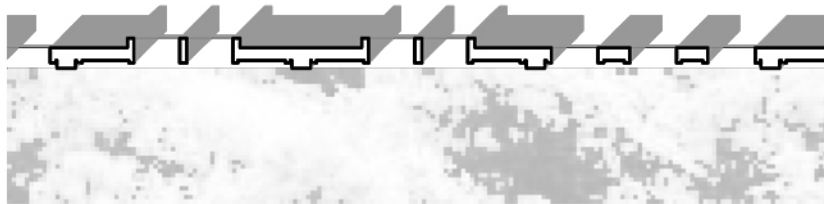
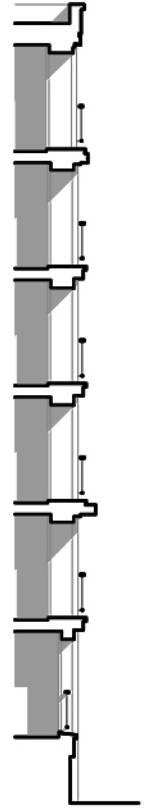
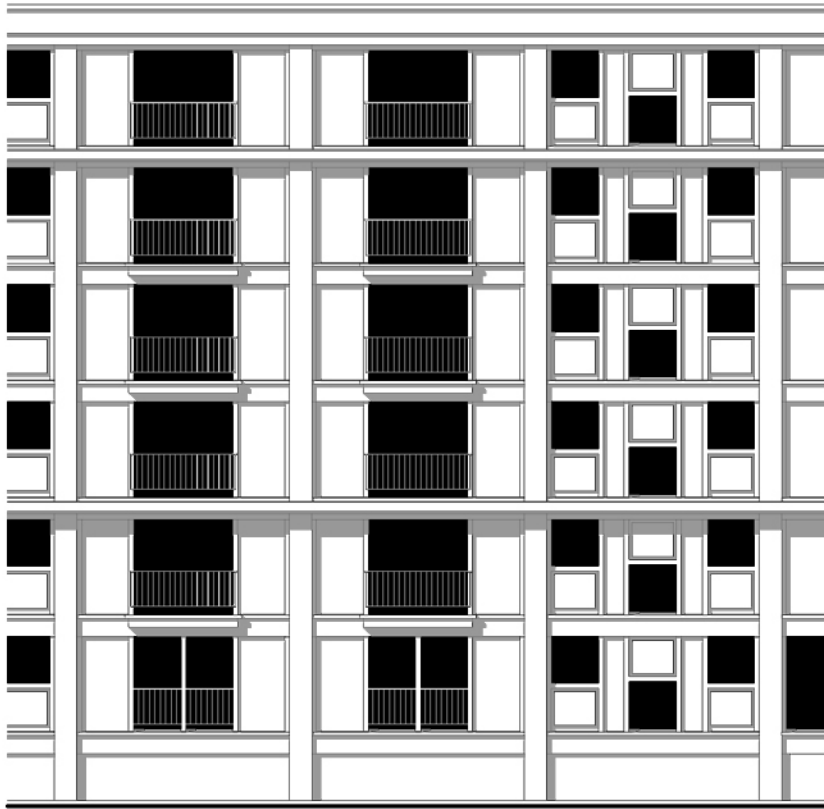


Tavola_PO.07

Porte Océane. *Ordonnances architecturales.*

Scala 1:200

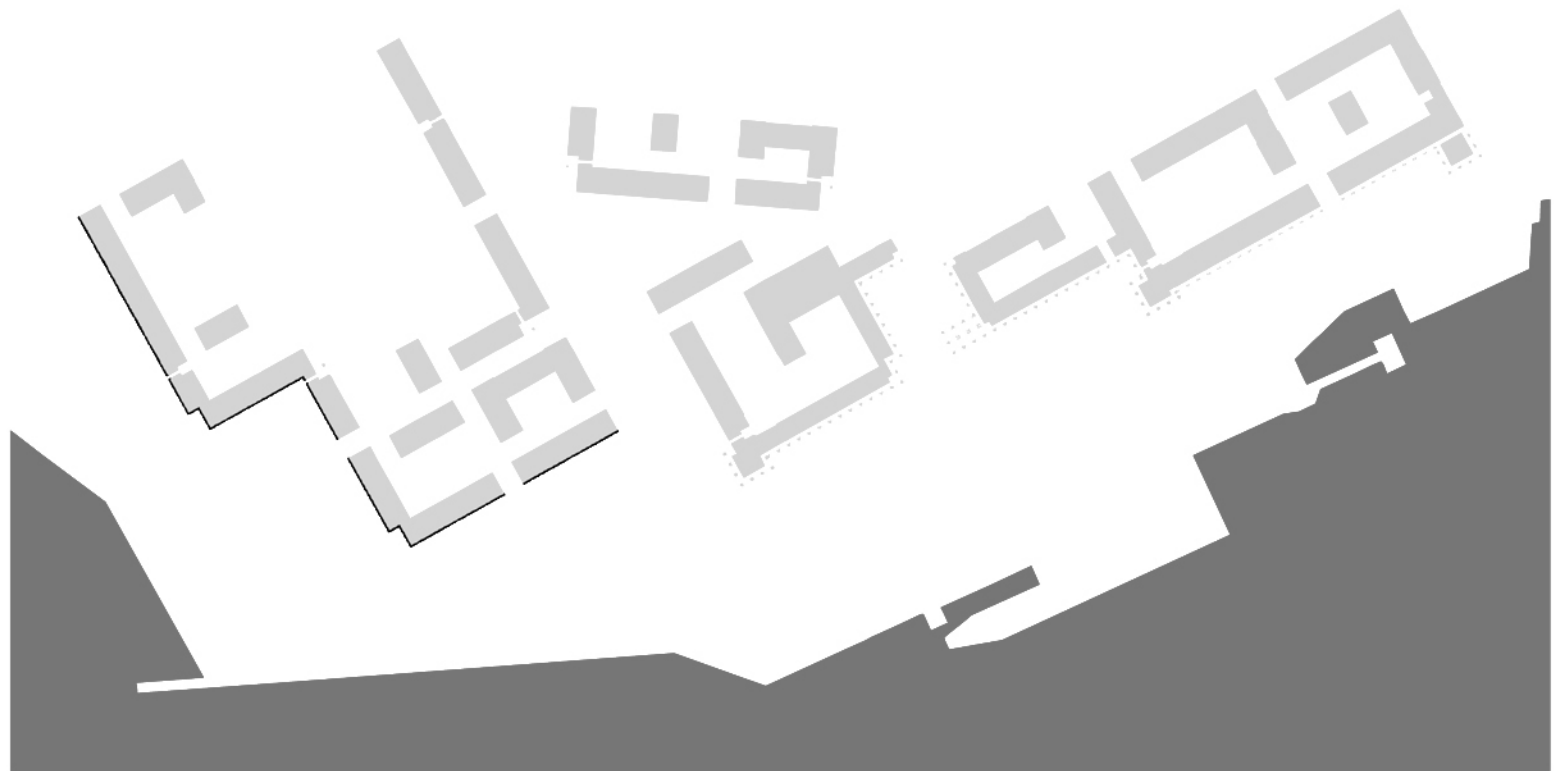
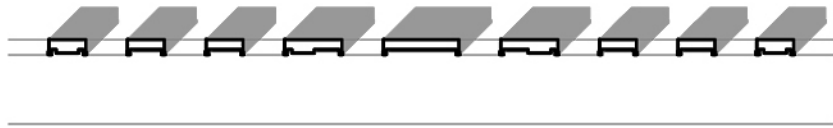
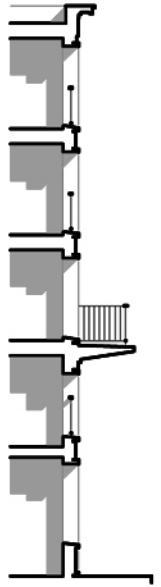
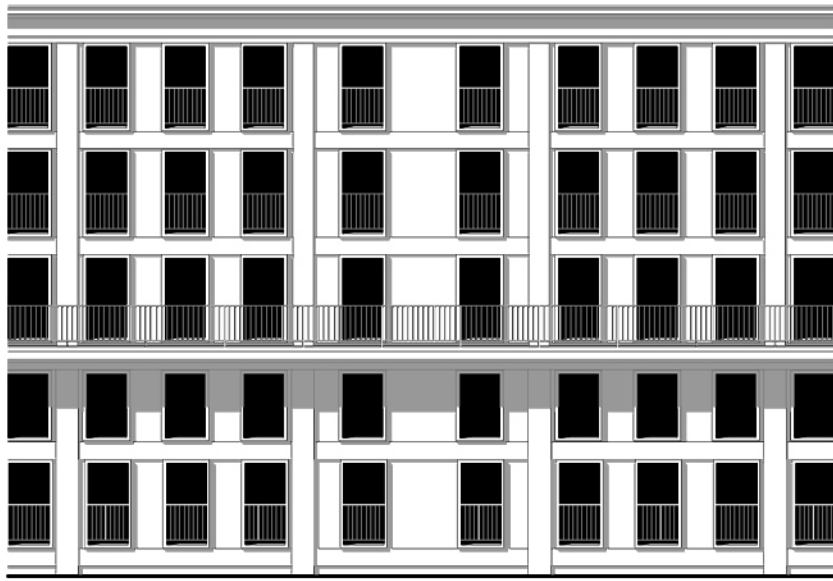


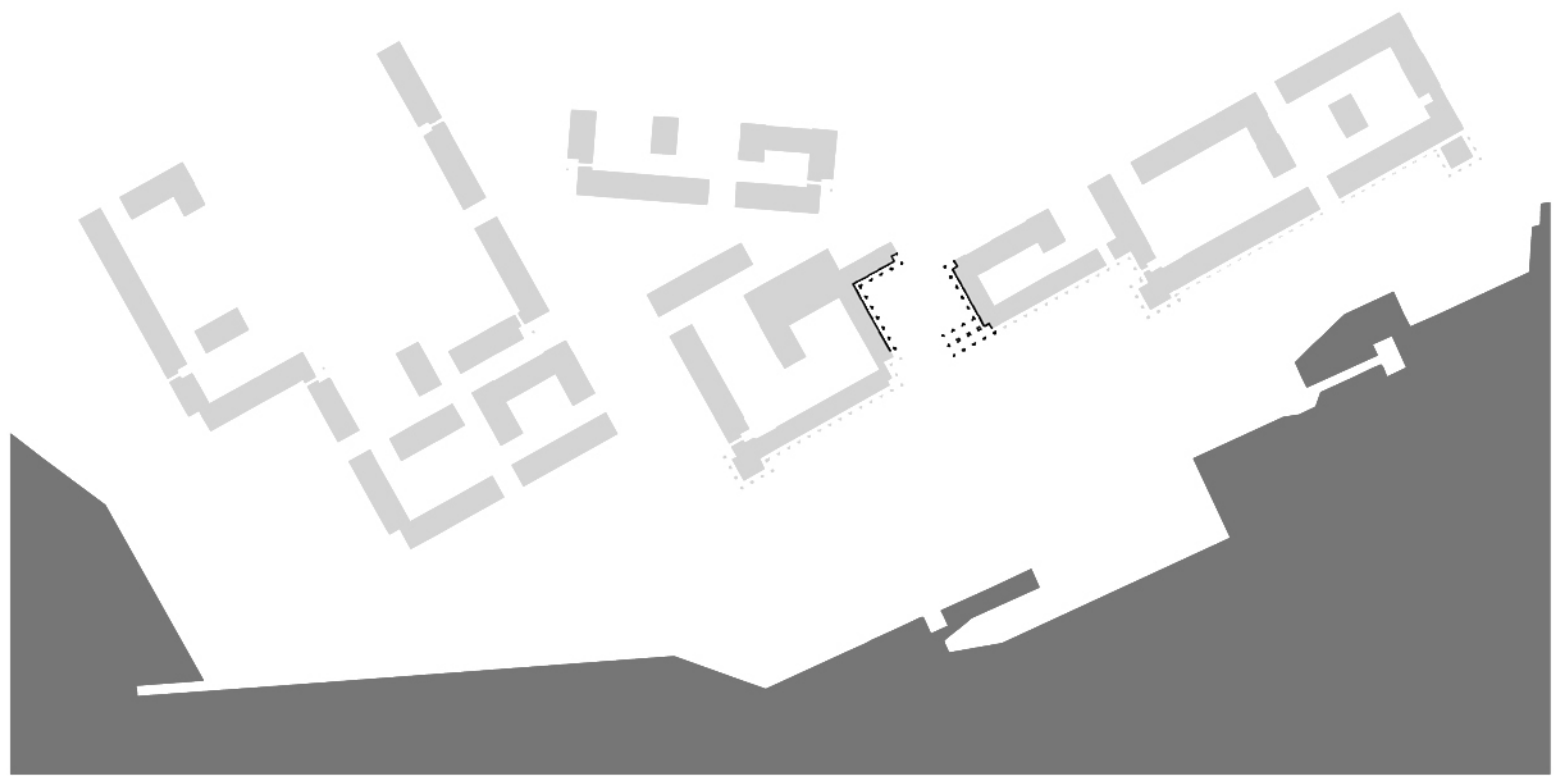
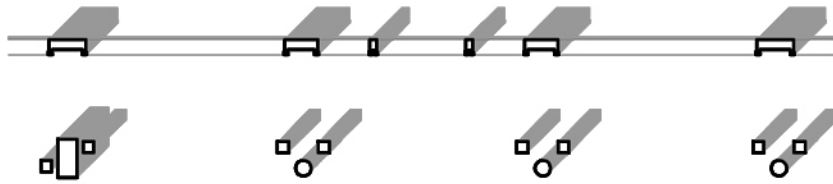
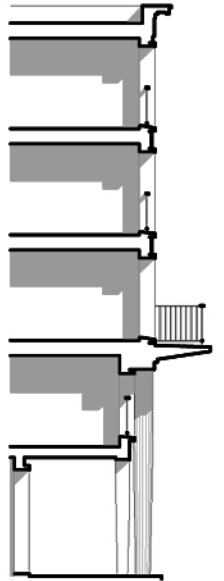
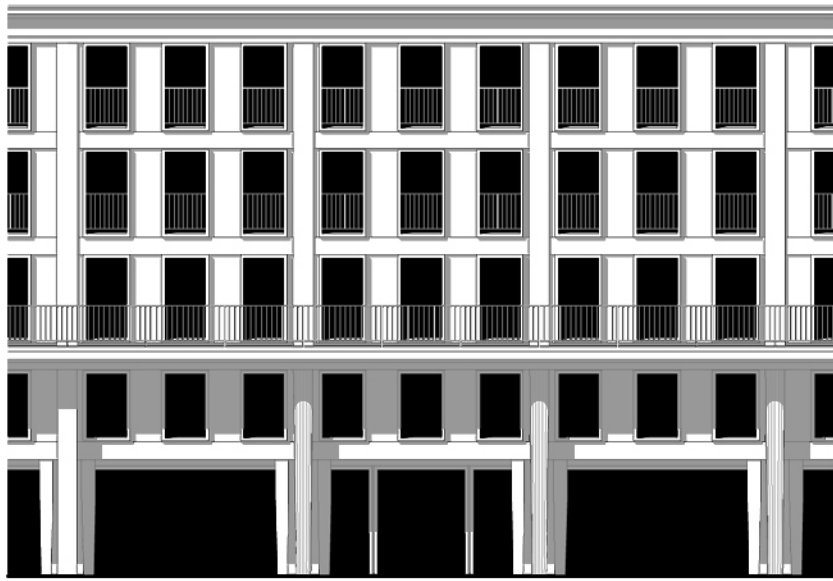


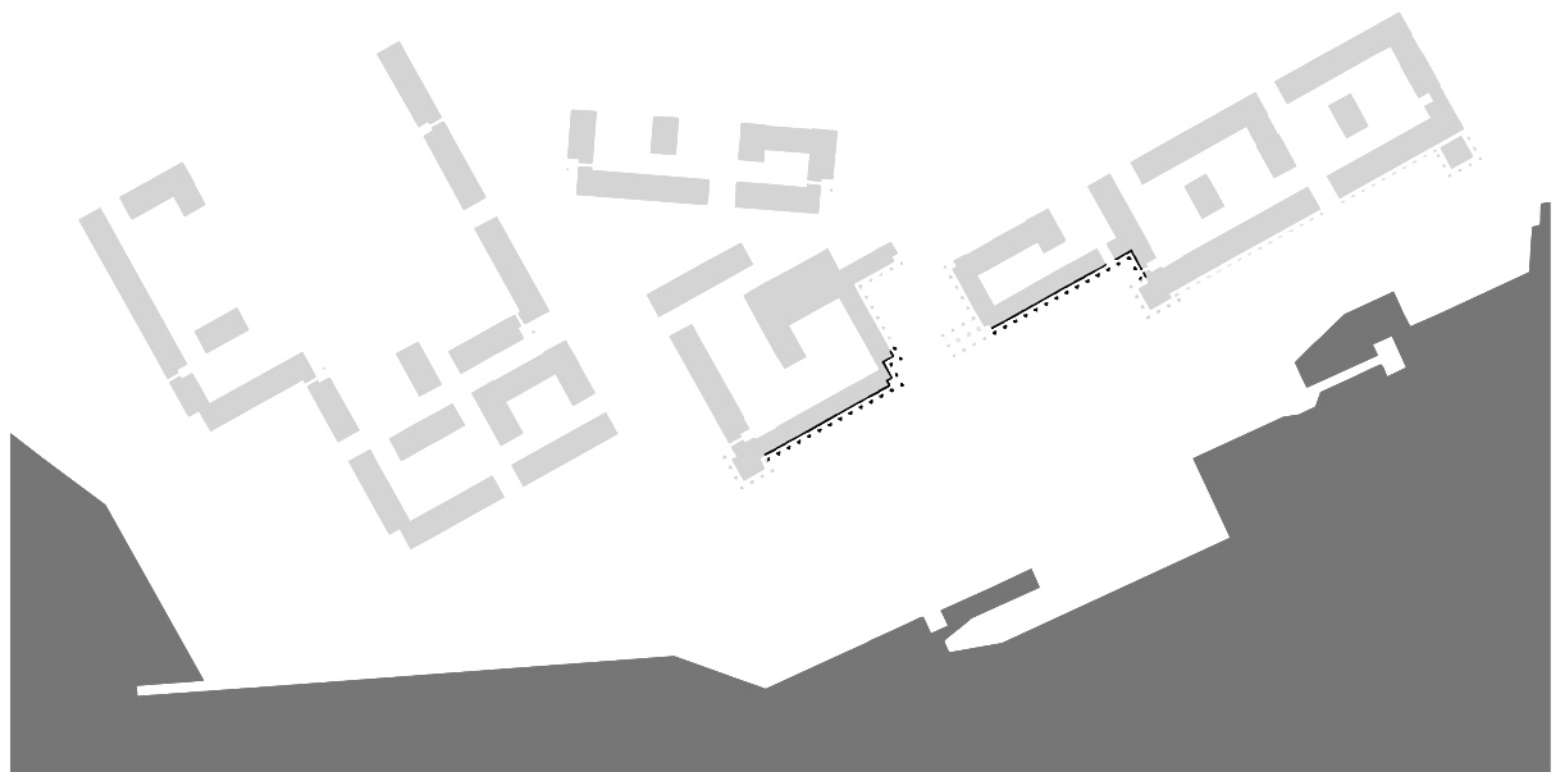
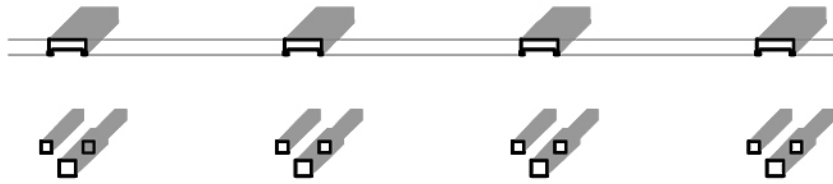
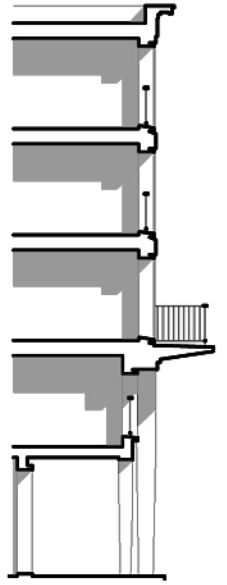
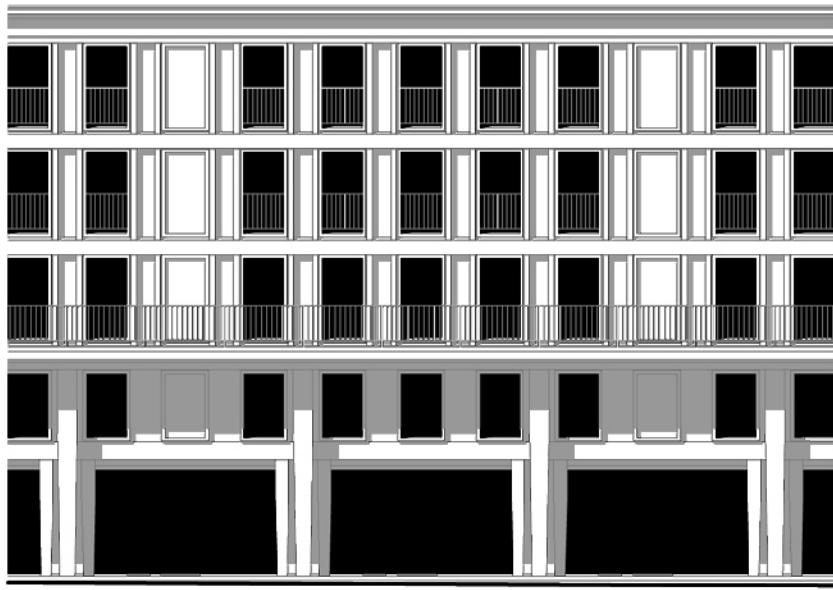
Tavola_FdmS.07

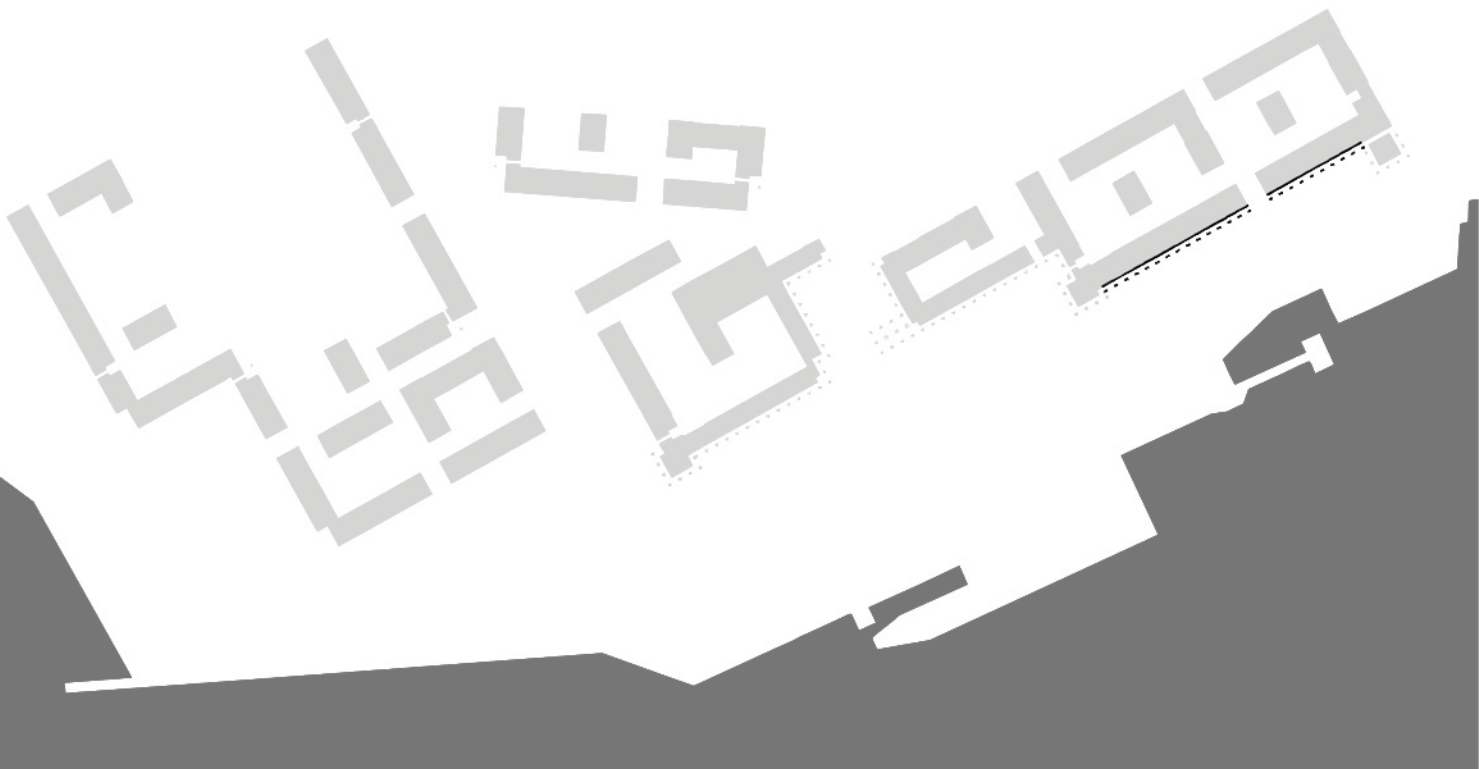
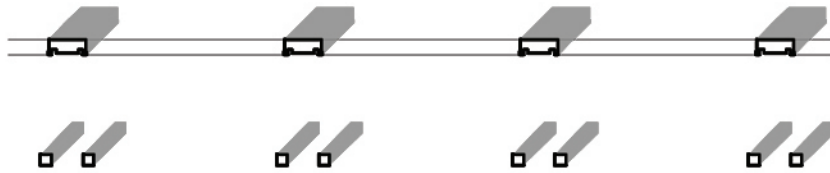
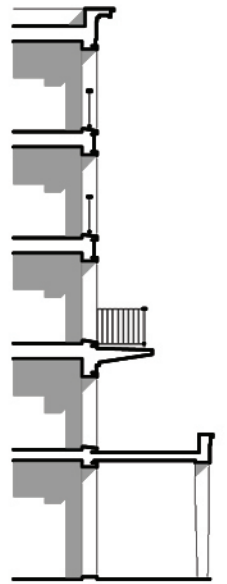
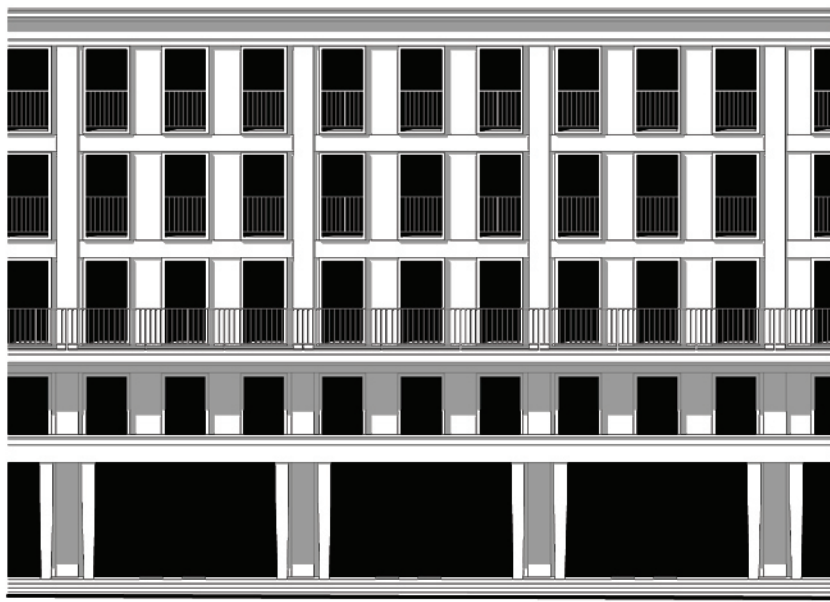
Front-de-mer Sud. *Ordonnances architecturales.*

Scala 1:200









CONCLUSIONI

Pur nell'impossibilità di replicare un'esperienza del genere nella sua interezza, vista la grande scala dell'intervento, l'esperienza condotta da Perret nella città atlantica occupa una posizione chiara e possiede ancora validità di fronte alla ricerca sulla costruzione della città contemporanea, in quanto depositaria di principi di cui è evidente la loro trasmissibilità. Il valore dell'esperienza havrese risiede infatti, oltre che in relazione alla ricerca personale condotta dal maestro parigino, di cui ne costituisce un'organica sintesi, anche e soprattutto in rapporto alle possibilità di sviluppo che essa contiene. Oltre che costituirsi dunque come una riflessione profonda e conclusiva di una ricerca unitaria sviluppata nel corso di un cinquantennio di attività, quello che preme sottolineare con questo studio è che l'esperienza havrese ha avuto piuttosto il merito di aprire una serie di questioni e di porsi come dimostrativa di una teoria dei fatti urbani, capace di risolvere in maniera compiuta e organica le molteplici questioni relative alla costruzione della città. È evidente, infatti, che il progetto per Le Havre abbia il merito di affermare, ancora una volta, la necessità di ricondurre il progetto della città a una questione di forma e significato; di ribadire che questo, parafrasando le parole del suo autore, è dominio dell'architettura come disciplina, che riconduce a sintesi unitaria le questioni inerenti i principi insediativi della forma urbana, quelli compositivi dei suoi luoghi e quelli grammaticali delle sue architetture.

Il progetto per Le Havre ha dunque innanzitutto il merito di proporre una valida alternativa alla città ottocentesca, a partire dalla cui crisi si possono spiegare le ricerche condotte fin dagli inizi del XX° sec.. È però evidente che, rispetto alla critica avanzata dal Movimento Moderno, che ha proposto un'idea di città radicalmente alternativa a quella immediatamente precedente, il punto di vista offerto dal maestro parigino ha definito un'ulteriore prospettiva, capace di guardare criticamente ai problemi e alle incoerenze della città del proprio tempo, e di definire un'idea di città capace di contemplare al proprio interno, allo stesso tempo, la validità dell'insegnamento della città della storia e la necessità di una sua riforma. Preme quindi sottolineare che la natura di questo sguardo sulla città non risiede tanto in una

semplificistica volontà compromissoria che ha portato il maestro parigino a collocarsi all'interno di una stanca dicotomia tra tradizione e innovazione, quanto nella consapevolezza che la definizione della città del proprio tempo non comporti la rinuncia dell'una a favore dell'altra, ma piuttosto si fondi sulla assunzione critica di quei valori della città storica che continuano a costituire il fondamento di una condizione urbana dell'abitare e di quelle istanze che si pongono come il portato necessario della contemporaneità.

Esemplificativa, a questo proposito, è l'aspirazione a conquistare la profondità storica del progetto di fronte a quelle istanze che invece traevano la propria legittimità dal costituirsi come una novità ineluttabile. Il rapporto con la storia, che costituisce dunque una delle lezioni messe in pratica col progetto per Le Havre, non si risolve però nostalgicamente, come alcune stagioni della storia dell'architettura hanno cercato di dimostrare, quanto nella scelta di collocarsi dentro un mondo e di contribuire, con i mezzi forniti dal proprio tempo, ad affinare principi e a proporre il significativo avanzamento di una ricerca che affonda le proprie radici nella storia. Nei luoghi monumentali di Le Havre vi è un'eco delle lezioni dei Mansart, Gabriel, Le Nôtre, Percier, Fontaine, Haussmann, Hénard, che non si risolve in una riproposizione stilistica ma piuttosto nella sedimentazione e nella complessa stratificazione di un mondo culturale, i cui prodotti vengono costantemente sottoposti a una trasfigurazione che ha il merito di dimostrarne, ancora una volta, la loro validità.

Il progetto per Le Havre ha dunque in questo modo affrontato le questioni poste dal proprio tempo, non misconoscendo, ad esempio, la necessità di rifondare il significato del rapporto tra gli spazi interni della città e quelli esterni della natura dopo l'eliminazione, a metà dell'Ottocento, di quel limite fisico che le individuava come entità differenti e chiaramente riconoscibili. Dialogo, questo, che si è fondato sulla possibilità di conferire un senso rinnovato a frammenti provenienti dal patrimonio culturale del quale il maestro parigino disponeva. È per questa ragione che il rapporto con le pendici della falesia del Bec-de-Caux, con l'orizzonte dell'Oceano, con l'altra riva della Senna vengono tradotti con forme tipizzate e riconoscibili, o addirittura paradigmatiche, quali quelle della torre, edificio che guarda lontano ed è guardato da lontano, o della piazza, luogo civico per eccellenza della città occidentale, che aprendosi diviene il teatro sul quale si confrontano, come mondi differenti e interagenti, natura e cultura.

Da ultimo, il progetto in questione dimostra come l'aspirazione alla

costruzione della città riguardi unitariamente molteplici scale, componenti inscindibili di un unico progetto, e che la determinazione dell'identità dei luoghi urbani, da cui dipende la qualità dell'abitare, sia conseguita non solo e non semplicemente attraverso la scelta degli appropriati principi insediativi, ma anche per mezzo della definizione delle corrette grammatiche costitutive dei suoi spazi, delle sintassi che aggregano i suoi tipi edilizi, fino al riconoscimento delle possibilità espressive della costruzione.

Per queste ragioni, dunque, l'esperienza di Le Havre costituisce un'alternativa possibile alla dispersione della città che nei territori periurbani ha guardato allo spazio aperto della natura come una mera riserva di spazio da occupare, proponendo espansioni avulse da ogni contesto e prive di un'identità riconoscibile. O che ancora, non ha saputo riproporre quella qualità dell'abitare che sembra essere prerogativa esclusiva della città storica. La Place de l'Hôtel de Ville, la Porte Océane e il Front-de-mer Sud traggono la propria validità dall'aver ancora una volta riaffermato che la qualità dell'abitare non si risolve nella dimensione della residenza, ma che piuttosto va ricercata nel rapporto tra questa e i luoghi pubblici della città, luoghi capaci di ridefinire la propria identità come depositari di un secolare valore civile e al contempo come riflesso delle forme della Terra.

BIBLIOGRAFIA

Scritti di Auguste Perret e dell'Atelier de Reconstruction de la ville du Havre

1905

PERRET, Auguste. 1905. “Une maison de dix étages. Terrasse fleurie. L'hôtel des sportsmen”, intervista in *La Patrie*, 21 giugno 1905. (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 59).

1914

PERRET, Auguste, e VOIROL, Sebastien. 1914. *Le style sans ornements*, manoscritto (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 85).

1920

PERRET, Auguste. 1920. “Ce que j'ai appris à propos des villes de demain. C'est qu'il faudrait les construire dans des pays neuf”, intervista in *L'Intransigeant*, 25 novembre 1920 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 103).

1922

PERRET, Auguste. 1922. “Les cathédrales de la cité moderne”, intervista a cura di LABADIÉ, Jean, in *L'Illustration*, 12 agosto 1922 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 111).

1924

PERRET, Auguste. 1924. “Réflexions d'Auguste Perret sur l'architecture”, intervista a cura di ZERVOS, Christian, in *Les Arts de la maison*, primavera 1924 (ora in ABRAM, *et al.* 2006, p. 126).

1925

PERRET, Auguste. 1925a. “À la recherche du home scientifique”, intervista in *La Science et la Vie*, XXVIII, 1925, n. 2, p. 555 (ora in GARGIANI 1993, p. 236).

PERRET, Auguste. 1925b. *Deux lettres a Jacques-Émile Blanche*, dattiloscritto, 22 luglio 1925 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 136).

1931

PERRET, Auguste. 1931 *L'Architecture*, conferenza inedita, 3 febbraio 1931 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 204).

1935

PERRET, Auguste. 1935. “Les Agglomérés”, in *Encyclopédie française* (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 287).

1936

PERRET, Auguste. 1936. “Témoignages sur ‘art contemporain. I. Les frères Perret””, intervista a cura di LOISY, Jean, in *Le Courrier royal*, 18 aprile 1936 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 291).

1939

PERRET, Auguste. 1939a. *Entretien avec M. Auguste Perret*, Radio-PTT, 17 febbraio 1939 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 327).

PERRET, Auguste. 1939b. *Textes pour l'Encyclopedie française*, dattiloscritto, (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 395).

1941

PERRET, Auguste, “Pour une architecture sociale”, GAUTHIER, Maximilien, in *Beaux-Arts*, 11 aprile 1941 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 408).

PERRET, Auguste, “L'urbanisme de demain”, in *Comœdia*, 21 giugno 1941 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 409).

1945

HEAUME, André. 1945. *De l'immeuble à l'ilot. Sur des bases traditionnelles une structure nouvelle*,

manoscritto autografo, Paris, 2 maggio 1945 (fonte AIFA, 535 AP 446).

LE DONNÉ, André. 1945. *L'architecte dans la cité*. Paris: Éditions du Seuil.

PERRET, Auguste. 1945a. "Enquête sur la Reconstruction auprès des architectes", intervista a cura di UTUDJIAN, Édouard, in *La Maison de demain*, maggio 1945 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 422).

PERRET, Auguste. 1945b. "Quel visage aura la France de demain?", intervista a cura di GALLOTTI, Jean, in *Les Nouvelles littéraires, artistiques et scientifiques*, 19 luglio 1945 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 426).

PERRET, Auguste. 1945c. "Reconstruire la France", intervista a cura di WALDEMAR, George, in *Quadrige*, agosto-settembre 1945 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 428).

PERRET, Auguste. 1945d. "Auguste Perret nous dit: «Il faut faire du Havre une grande ville moderne»", intervista a cura di AUBERY, Pierre, in *Havre-Éclair*, 29 ottobre 1945 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 433).

1946

ATELIER DE RECONSTRUCTION DE LA VILLE DU HAVRE. 1946. *Ville du Havre. Plan de reconstruction. Architecte en chef: Auguste Perret. Étude présentée par: "L'Atelier de reconstruction du Havre"* (fonte AMVH, n.c., e AIFA, 535 AP 253/6).

PERRET, Auguste. 1946. *Esquisse d'une ville* (ora in ABRAM et al. 2006, p. 438).

1948

PERRET, Auguste. 1948a. "Grâce à deux grands bâtisseurs, la France va construire les immeubles les plus modernes du monde", intervista a cura di MÉGRET, Christian, in *Carrefour*, 9 marzo 1948 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 441).

PERRET, Auguste. 1948b. *Le béton*, 29 luglio 1948 (ora in ABRAM, et al. 2006, p. 447).

1951

TOURNANT, Jacques, "La création d'une ville neuve dans le cadre de lois de remembrement. L'exemple du Havre", in *Techniques et Architecture*, X, n. 1-2, 1951, pp. 34-38.

1952

PERRET, Auguste. 1952. *Contribution à une théorie de l'architecture*. Paris: Cercle d'Etudes Architecturales chez A. Wahl.

Scritti monografici sull'opera di Auguste Perret

LIBRI

- ABRAM, Joseph. 1985. *Perret et l'école du classicisme structural (1910-1960)*. Nancy: École d'architecture de Nancy.
- ABRAM, Joseph. 2010. *Auguste Perret*. Paris: Éditions du patrimoine.
- ABRAM, Joseph, LAMBERT, Guy e LAURENT, Christophe. 2006. *Auguste Perret: Anthologie des écrits, conférences et entretiens*. Paris: Le Moniteur.
- BRITTON, Karla. 2001. *Auguste Perret*. London: Phaidon.
- COHEN, Jean-Louis, ABRAM, Joseph e LAMBERT, Guy. 2002. *Encyclopédie Perret*. Paris: Éditions du patrimoine.
- COLLINS, Peter. 1959. *Concrete. The Vision of a New Architecture*. New York: Horizon Press (trad. it. di Anna Rosa Cotta e Attilio Marcolli. *La visione di una nuova architettura*. Milano: Il Saggiatore. 1965).
- CULOT, Maurice, PEYCERÉ, Guy e RAGOT, Gilles. 2000. *Les Frères Perret. L'œuvre complète*. Paris: Norma.
- FANELLI, Giovanni e GARGIANI, Roberto. 1990. *Perret e Le Corbusier: confronti*. Roma-Bari: Laterza.
- FANELLI, Giovanni e GARGIANI, Roberto. 1991. *Auguste Perret*. Roma-Bari: Laterza.
- GARGIANI, Roberto. 1993. *Auguste Perret 1874-1954. Teoria e Opere*. Milano: Electa.
- NATHAN ROGERS, Ernesto. 1955. *Auguste Perret*. Milano: Il Balcone.

SAGGI, ARTICOLI E CAPITOLI DI LIBRI

- "Perret", in *Techniques et Architecture*, IX, n. 1-2, 1949.
- ABRAM, Joseph. 1994. "Auguste Perret et la Ville", in *La ville: art et architecture en Europe*. Paris: Centre Pompidou, pp. 321-323.
- ARGAN, Giulio Carlo. 1965. "Introduzione", in COLLINS, Peter. 1959. *Concrete. The Vision of a New Architecture*, New York: Horizon Press (trad. it. di Anna Rosa Cotta e Attilio Marcolli. *La visione di una nuova architettura*. Milano: Il Saggiatore. 1965).
- BANHAM, Reyner. 1960. "La discendenza accademica: Garnier e Perret" in Id., *Theory and Design in the First Machine Age*. Cambridge, Mass., U.S.A.: MIT Press (trad. it. di Sandra Montagner. *Architettura della prima età della macchina*, a cura di BIRAGHI, Marco. Milano: Christian Marinotti Edizioni. 2005. pp.39-49).
- FRAMPTON, Kenneth. 1996. "Auguste Perret e il razionalismo classico", in Id., *Studies in Tectonic Culture: The Poetics of Construction in Nineteenth and Twentieth Century Architecture*. Cambridge, Mass., U.S.A.: MIT Press (trad. it. di Mara De Benedetti. *Tettonica e architettura: poetica della forma architettonica nel XIX e XX secolo*, a cura di DE BENEDETTI, Mara. Milano: Skira. 1999. pp. 145-184).
- GARGIANI, Roberto. 1992. "La città di Auguste Perret", in *Abitare*, n. 309, pp. 186-187.
- GREGOTTI, Vittorio. 1959. "Classicità e razionalismo di Auguste Perret", in *Casabella-Continuità*, n. 229, pp. 7-11.

- GREGOTTI, Vittorio. 1974. "Auguste Perret 1874-1954. Classicità e razionalismo di Perret", in *Domus*, n. 534, pp. 16-20.
- VAGO, Pierre (a cura di). 1932. "Perret", in *L'Architecture d'aujourd'hui*, III, n. 7.
- ZEVI, Bruno. 1954. "L'erede di Eiffel", in *Cronache*, n. 2, (ora "La scomparsa di Auguste Perret. La Sainte-Chapelle in cemento armato", in *Cronache di architettura*, I, n. 2. Roma-Bari: Laterza. 1970. pp. 38-43).

Scritti su Le Havre

LIBRI

- Le Havre. La ville reconstruite per Auguste Perret. Proposition d'inscription du centre reconstruit du Havre sur la liste du patrimoine mondial*, Le Havre, 2003.
- Les bâtisseurs. Les acteurs de la reconstruction du Havre*. Rouen: Édition Point de vues. 2003.
- COLBOC, Henri. 1943. *L'évolution du Havre-de-Grace*, these de diplôme, Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, rel. Pierre Lavedan.
- DE MERVAL, Stephano. 1875. *Documents relatifs à la fondation du Havre*. Rouen: Imprimerie de H. Boissel.
- DELEMONTEY, Yvan. 2003. *Perret et la trame au Havre: du chantier à la forme urbaine*, mémoire de diplôme d'études approfondies, Le projet architectural et urbain: théories et dispositifs, Écoles d'Architecture de Paris-Belleville, Paris-la Villette, Paris-Malaquais, Versailles, la Ville et des Territoires (Marne-la-Vallée), L'Institut Français d'Urbanisme (Université de Paris-VIII), rel. Jean-Louis Cohen.
- ETIENNE-STEINER, Claire. 1999. *Le Havre. Auguste Perret et la Reconstruction*. Rouen: Images du patrimoine.
- ETIENNE-STEINER, Claire. 2005. *Le Havre. Un port, des villes neuves*. Paris: Éditions du patrimoine.
- LIOTARD, Martine. 2007. *Le Havre 1930-2006: la renaissance ou l'irruption du moderne*. Paris: Picard.

SAGGI, ARTICOLI E CAPITOLI DI LIBRI

- "Une ville terrasse", in *Techniques et Architecture*, V, nn. 3-4, 1945, p.99.
- "La reconstruction du Havre. Architecte en chef: Auguste Perret", in *Techniques et Architecture*, VI, nn. 7-8, 1946, pp. 333-336.
- "Les immeubles de la Place de l'Hôtel de Ville", in *Techniques et Architecture*, VI, nn. 7-8, 1946, pp. 337-343.
- "Le Havre. Immeubles d'Etat", in *Techniques et Architecture*, VIII, nn. 7-8, 1948, pp. 78-79.
- "Immeubles de la place de l'Hôtel de Ville, Le Havre", in *L'Architecture d'aujourd'hui*, IX, nn. 5-6, 1950, pp. 78-79.
- "Dans la cité anéantie, table rase et tracé nouveau. La reconstruction du Havre", in *Techniques et Architecture*, IX, nn. 11-12, 1950, pp. 92-93.

- "Front-de-mer Sud. Pierre Edouard Lambert, architecte en chef-adjoint coordinateur", in *Techniques et Architecture*, XI, nn. 3-4, 1952, pp. 46-47.
- "Le Havre. La Porte Océane. Architecte chefs de groupe: Partie Nord: Jacques Poirrier, Partie Sud: André Hermant", in *Techniques et Architecture*, XI, nn. 9-10, 1952, pp. 56-59.
- "Le Havre. Porte Océane", in *Techniques et Architecture*, XII, nn. 11-12, 1953, pp. 46-51.
- ABRAM, Joseph. 1990. "Auguste Perret e Le Havre. Utopie e compromessi di una ricostruzione", in *Lotus International*, n. 64, pp. 109-127.
- ABRAM, Joseph. 1994. "Aux origines de l'atelier du Havre", in *Villes reconstruites. Du dessin au destin*, Paris: L'Harmattan, pp. 94-107.
- BENEVOLO, Leonardo. 1960. "Il secondo dopoguerra in Europa. La ricostruzione in Italia, Francia e Germania", in Id., *Storia dell'architettura moderna*. Roma-Bari: Laterza. pp. 777-812.
- DALLOZ, Pierre. 1950. "Le Havre", in *L'Architecture d'aujourd'hui*, IX, n. 32, 1950, pp. 24-29.
- DALLOZ, Pierre. 1956. "La reconstruction de la ville du Havre", in *Techniques et Architecture*, XVI, n. 3, pp. 59-74.
- DALLOZ, Pierre. 1957. "Auguste Perret e la ricostruzione di Le Havre", in *Casabella-Continuità*, n. 215, pp. 49-61.
- DALLOZ, Pierre. 1960. "La reconstruction du Havre", in *Techniques et Architecture*, XX, n. 6, pp. 70-77.
- GRAVAGNUOLO, Benedetto. 1991. "La continuità con la città storica dalla Amsterdam di Berlage alla Le Havre di Perret. Perret e la rifondazione di Le Havre", in id., *La progettazione urbana in Europa. 1750-1960*. Roma-Bari: Laterza. pp. 229-234.
- GREGOTTI, Vittorio. 1957. "Prefazione" a DALLOZ, Pierre. "Auguste Perret e la ricostruzione di Le Havre", in *Casabella-Continuità*, n. 215, pp. 49-61.
- MAMOLI, Marcello e TREBBI, Giorgio. 1988. "Con Perret a Le Havre", in Id., *Storia dell'Urbanistica. L'Europa del secondo dopoguerra*, Roma-Bari: Laterza. pp. 206-213.
- POLESELLO, Gianugo, ROSSI, Aldo e TENTORI, Francesco. 1960. "Il problema della periferia nella città moderna. Le Havre", in *Casabella-Continuità*, n. 241, pp. 39-55.
- TAFURI, Manfredo e DAL CO, Francesco. 1976. "L'attività dei maestri nel secondo dopoguerra. Perret, Gropius e Mendelshon", in Id., *Architettura Contemporanea*. Milano: Electa. pp. 336-341.
- ZEVI, Bruno. 1950. "La prima età dell'architettura moderna. Auguste Perret e Tony Garnier" in Id. *Storia dell'architettura moderna*. Torino: Einaudi. pp. 79-83.

Scritti di Geografia e Geografia Urbana

- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline, e CHABOT, Georges. 1964. *Traité de géographie urbaine*. Paris: Librairie A. Colin.
- CHABOT, Georges. 1966. *Geographie regionale de la France*. Paris: Masson.
- LAVEDAN, Pierre. 1936. *Géographie des villes*. Paris: Gallimard.
- LENNIER, Gustave. 1885. *L'estuaire de la Seine: Mémoires, notes et documents pour servir à l'étude*

de l'estuaire de la Seine. Le Havre. Imprimeur du Journal du Havre.

Scritti sull'architettura in Francia

LIBRI

BLONDEL, Jacques-François. 1752. *Architecture Française*. Paris: Jombert.

COIGNET, François. 1861. *Construction civiles et militaires. Emploi des Bétons agglomérés*. Paris: Lacroix.

FRAMPTON, Kenneth. 1996. "Il Greco-Gotico e il Neogotico: le origini anglo-francesi della forma tettonica", in Id., *Studies in Tectonic Culture: The Poetics of Construction in Nineteenth and Twentieth Century Architecture*. Cambridge, Mass., U.S.A.: MIT Press (trad. it. di Mara De Benedetti. *Tettonica e architettura: poetica della forma architettonica nel XIX e XX secolo*, a cura di DE BENEDETTI, Mara. Milano: Skira. 1999. pp. 53-84).

GARNIER, Tony. 1917. *Une Cité Industrielle, Étude pour la construction des villes*. Paris: Massin (tr. it., *Una città industriale*, a cura di MARIANI, Riccardo. Milano: Jaca Book. 1990).

GUADET, Julien. 1901. *Éléments et théorie de l'architecture*. Paris: Librairie de la construction moderne.

HAUTECEUR, LOUIS. 1948-1967. *Histoire de l'architecture classique en France*. Paris: Picard.

HÉNARD, Eugène. 1903. *Études sur les transformations de Paris*, II (trad. it. di Donatella Calabi, "Gli allineamenti interrotti. Il problema delle Fortificazioni e il viale di circonvallazione", in CALABI, Donatella e FOLIN, Marino. 1972. *Eugène Hénard. La costruzione della metropoli*. Padova: Marsilio Editori. pp. 61-79).

HÉNARD, Eugène. 1910. "Les Villes de l'avenir", in *L'Architecture*, XXXIII, n. 46 (trad. it. di Donatella Calabi, "Le città del futuro", in CALABI, Donatella e FOLIN, Marino. 1972. *Eugène Hénard. La costruzione della metropoli*. Padova: Marsilio Editori. pp. 183-193).

KOPP, Anatole, BOUCHER, Federique e PAULY, Daniele. 1982. *L'architecture de la reconstruction en France: 1945-1953*. Paris: Moniteur.

LAUGIER, Marc-Antoine. 1753. *Essai sur l'architecture*. Paris: Duchesne (trad. it., *Saggio sull'Architettura*, a cura di UGO, Vittorio. Palermo: Aesthetica. 1987).

LAVEDAN, Pierre, HUGUENEY, Jeanne e HENRAT, Philippe. 1982. *L'urbanisme a l'époque moderne: XVI-XVIII siècles*. Genève: Droz.

LUCAN, Jacques. 2001. *Architecture en France (1940-2000)*. Paris: Le Moniteur.

LUCAN, Jacques. 2003. "Le paysage intérieur de l'architecture ou Fernand Pouillon comme problème théorique", in Id. *Pantin, Montrouge, Boulogne-Billancourt, Meudon-la-forêt. Fernand Pouillon Architecte*. Paris: Picard.

PATTE, Pierre. 1765. *Monuments érigés à la gloire de Louis XV*. Paris: Desaint e Saillant.

PERRAULT, Claude. 1683. *Ordonnance des cinq espèces de colonnes selon la méthode des anciens*. Paris: Coignard.

PICCINATO, Giorgio. 1965. *L'architettura contemporanea in Francia*. Bologna: Cappelli.

POËTE, Marcel. 1929. *Introduction à l'urbanisme. L'évolution des villes. La leçon de l'antiquité*. Paris: Boivin (trad. it. di Mario Zocca, *La città antica. Introduzione all'urbanistica*. Torino: Einaudi. 1958).

REY, Augustin. 1928. *La science des plans de villes*. Lausanne: Payot.

VIOLLET-LE-DUC, Eugène-Emmanuel. 18863-1872. *Entretiens sur l'architecture*. Paris: Morel (rist. anast. Bruxelles-Liège: Pierre Mardaga Éditeur. 1986).

VIOLLET-LE-DUC, Eugène-Emmanuel. 1854-1868. *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI au XVI siècle*. Paris: Bance e Morel (tr. it. di Adriana Maria Colombini Mantovani, *L'architettura ragionata*. Milano: Jaca Book. 1981).

VITRUVIO, Marco Pollione. *De architectura* (trad. fr. di PERRAULT, Claude. *Les dix livres d'architecture de Vitruve*. Paris: Coignard. 1684)

SAGGI, ARTICOLI E CAPITOLI DI LIBRI

BANHAM, Reyner. 1960. "La tradizione accademica e il concetto di composizione per elementi" in Id., *Theory and Design in the First Machine Age*. Cambridge, Mass., U.S.A.: MIT Press (trad. it. di Sandra Montagner, *Architettura della prima età della macchina*, a cura di BIRAGHI, Marco. Milano: Christian Marinotti Edizioni. 2005. pp.17-25).

BANHAM, Reyner. 1960. "Choisy: razionalismo e tecnica" in Id., *Theory and Design in the First Machine Age*. Cambridge, Mass., U.S.A.: MIT Press (trad. it. di Sandra Montagner, *Architettura della prima età della macchina*, a cura di BIRAGHI, Marco. Milano: Christian Marinotti Edizioni. 2005. pp.26-38).

BAUDOUÏ, Rèmi. 1993. "Dalla tradizione alla modernità: la ricostruzione in Francia", in *Rassegna*, n. 54, pp. 68-75.

GIEDION, Sigfried. 1941. "Il nostro retaggio architettonico. L'organizzazione dello spazio esterno" in Id., *Space, Time and Architecture*. Cambridge, Mass., U.S.A.: Harvard University Press (trad. it., *Spazio, Tempo e Architettura*, a cura di LABÒ, Enrica, e LABÒ, Mario. Milano: Ulrico Hoepli Editore. 2°ed. 1984. pp.127-154).

NORBERG-SCHULZ, Christian. 1970. "L'età tardobarocca", in Id. *Late Baroque and Rococo Architecture*. New York: Harry N. Abrams (tr. It. di Michele Lo Buono, *Architettura tardobarocca*, a cura di PIROVANO, Carlo. Milano: Electa. 1971. pp. 9-92).

PANERAI, Philippe, CASTEX, Jean e DEPAULE, Jean-Charles. 1980. "La Parigi di Haussmann 1853-1882", in Id. *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*. Paris: Bordas (tr. it. di Lorenzo Spagnoli e Ada Ceruti, *Isolato Urbano e città contemporanea*. Milano: Clup. 1981. pp. 11-34).

SICA, Paolo. 1978. "La formazione della disciplina urbanistica fra l'Ottocento e il Novecento. La

Francia. I contributi di Hénard e Garnier” in Id., *Storia dell'urbanistica. Il Novecento, I*. Roma-Bari: Laterza. pp. 45-54.

Testi a carattere generale

COLLINS, Peter. 1965. *Changing ideals in modern architecture*. London: Faber and Faber (trad. it. di Nino Alano. *I mutevoli ideali dell'architettura moderna*. Milano: Il Saggiatore. 1972).

GREGOTTI, Vittorio. 1966. *Il territorio dell'architettura*. Milano: Feltrinelli.

HILBERSEIMER, Ludwig. 1927. *Groszstadt Architektur*. Stuttgart: Julius Hoffman Verlag (trad. it. di Bianca Spagnuolo Vigorita, *Groszstadt Architektur. L'architettura della Grande Città*, a cura di COSENZA, Gianni e MENDICINO, Enzo. Napoli: CLEAN. 1981).

MARTÌ ARIS, Carlos. 2005. *La cimbra y el arco*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos (tr. it. di Luca Falconi di Francesco, Carlo Gandolfi, Marco Lecis, Bruno Melotto, Simona Pierini, Fabio Zorza, *La cèntina e l'arco. Pensiero, teoria, progetto in architettura*, a cura di PIERINI, Simona. Milano: Christian Marinotti Edizioni. 2007).

MONESTIROLI, Antonio. 1979. *L'architettura della realtà*. Milano: Città Studi.

MONESTIROLI, Antonio. 2002. *La Metopa e il triglifo. Nove lezioni di architettura*. Bari: Laterza.

ROSSI, Aldo. 1966. *L'architettura della città*. Padova: Marsilio.

VALERY, Paul. 1921. *Eupalinos ou l'architecte*. Paris: Éditions de la Nouvelle Revue Française (tr. It. di Raffaele Contu, *Eupalino*. Lanciano: Carabba. 1932. Ora *Eupalino o l'architetto*. Pordenone: Biblioteca dell'immagine. 1997).